

PRIMARNI IZVORI PRAVA MULTIMODALNOGA PROMETA

Prof. dr. sc. Ratko Zelenika*
Mr. sc. Helga Pavlič Skender**
Mr. sc. Sabina Kamnik Zebec***

UDK 347.763.9
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: lipanj 2007.

Jedna je od specifičnosti multimodalnoga transporta i prometa da se operatori multimodalnoga prometa i primatelji robe nalaze u različitim državama, a da se prijevoz robe obavlja s najmanje dva različita prijevozna sredstva, odnosno da u takvome transportnom procesu sudjeluju najmanje dvije različite grane prometa. Operator multimodalnoga transporta, kao najvažnija karika u organizaciji takvoga pothvata, mora dobro poznavati mnogobrojne pravne izvore koji uređuju odnose između pravnih subjekata u svakoj grani prometa odnosno pravna pravila važna za reguliranje odnosa između aktivnih sudionika prometnih sustava na nacionalnoj i međunarodnoj razini. Svi se pravni izvori multimodalnoga prometa mogu podijeliti u dvije osnove skupine: primarne i sekundarne izvore prava multimodalnoga prometa. Predmet istraživanja autora u ovoj raspravi upravo su primarni izvori prava multimodalnoga prometa odnosno multilateralni izvori prava multimodalnoga prometa.

Ključne riječi: pravo, prometno pravo, multimodalni promet, multilateralni izvori, pravo multimodalnoga prometa

1. UVOD

Obilježje je suvremenih transportnih lanaca i transportnih mreža da su to multimodalni transportni lanci i mreže, u kojima aktivno sudjeluju mnogobrojni pravni subjekti, primjerice: prijevoznici, špediteri, agenti, skladištari, stivadori

* Dr. sc. Ratko Zelenika, profesor Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, I. Filipovića 4, Rijeka

** Mr. sc. Helga Pavlič Skender, asistentica Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, I. Filipovića 4, Rijeka

*** Mr. sc. Sabina Kamnik Zebec, asistentica Građevinskog fakulteta Sveučilišta u Mariboru, Smetanova 17, Maribor, Slovenija

(...). Razlozi tome su mnogi: dislokacija proizvodnje u područja nižih proizvodnih troškova, disperzirano tržište potrošača, segmentacija tržišta potrošnje, globalizacija tržišta, udaljenosti i specifičnosti mjesta proizvodnje i potrošnje, troškovi transporta (...), što onemogućuje primjenu samo jedne grane prometa. Primjena multimodalnoga prometa iziskuje poznavanje svih pravnih izvora kojima se regulira nesmetano odvijanje organizacije otpreme, dopreme i provoza robe. Oni su brojni i specifični, a njihovo poznavanje i primjena određuju problem istraživanja ove rasprave: *premda je multimodalni promet u suvremenim uvjetima poslovanja pretpostavka efikasne organizacije transportnih pothvata, znanja o primarnim izvorima, odnosno multilateralnim izvorima prava multimodalnoga prometa još uvijek su nedovoljno poznata za mnogobrojne aktivne sudionike procesa multimodalnoga prometa.*

Tako definiran znanstveni problem istraživanja determinira i predmet istraživanja: *istražiti i znanstveno utemeljeno predstaviti sve važnije spoznaje o pravu, prometnome i transportnome pravu, a posebice o pravu multimodalnoga transporta i prometa kao i o multilateralnim izvorima koji uređuju odnose između pravnih subjekata u multimodalnom prometu.*

Znanstveni problem i predmet znanstvenoga istraživanja odnose se na dva primarna objekta istraživanja: *na pravo i multilateralne izvore prava multimodalnoga prometa.*

Imajući na umu bitne značajke problema, predmeta i objekta istraživanja postavljena je radna hipoteza: *primarni izvori prava multimodalnoga prometa pravna su paradigma za primjereno uređivanje odnosa (tj. obveza, prava, a iz njih proizlaze i odgovornosti) između aktivnih pravnih subjekata u industriji multimodalnoga transporta i prometa.*

Tako formulirana radna hipoteza nametnula je i strukturu ove rasprave. Nakon uvoda, u drugome dijelu obrađuju se pojmovi: prava, prometnoga prava, transportnoga prava, špediterova prava i prava multimodalnoga transporta i prometa. Prezentirana znanja i spoznaje omogućuju bolje razumijevanje predmeta istraživanja u trećem dijelu rasprave s naslovom *Multilateralni izvori prava multimodalnoga prometa*. Na kraju je zaključak koji predstavlja sintezu rezultata istraživanja kojima se dokazivala postavljena hipoteza.

2. POJMOVI: PRAVA, PROMETNOGA PRAVA, TRANSPORTNOGA PRAVA, ŠPEDITEROVA PRAVA I PRAVA MULTIMODALNOGA TRANSPORTA I PROMETA

Razumijevanje primarnih izvora prava multimodalnoga prometa nameće potrebu za prethodnim elaboriranjem temeljnih pojmova, kao što su: 1) pojam i

bitne značajke prava, 2) međuodnos pojmova prometnoga prava i transportnoga prava, 3) pojam i razvoj špediterova prava i 4) pojam prava multimodalnoga transporta i prometa.

2.1. Pojam i bitne značajke prava

Ne ulazeći dublje u elaboriranje pojma prava općenito, pojednostavnjeno se odgovara na pitanje: Što je pravo? Respektirajući i drukčije odgovore, odnosno definicije prava, moglo bi se reći da je pravo sustav djelotvornih društvenih pravila koje je donijela ili priznala država, a njihovu primjenu osigurava monopolom sile. Temeljni je cilj tih pravila da uređuju određene društvene odnose i da utječu na ponašanje ljudi radi održavanja određenoga društvenog uređenja koje je u interesu vladajuće društvene skupine, ali i svih ljudi koji žive u dotičnoj državi. To, zapravo, znači da je pravo tijesno povezano s državom, jer ono nastaje, razvija se, mijenja i nestaje paralelno s državom. Država i pravo su instrumenti određenoga sustava vladanja u društvu, kojim se na određenom stupnju društvenoga razvoja stvara takav sustav vladanja, radi reguliranja društvenih odnosa, kojima se ne mogu povrijediti općedruštveni i zajednički interesi svih članova društva.

Najvažnije značajke prava jesu:

- Nebitno je za pojam prava utvrđuje li pravila o ponašanju ljudi država ili netko drugi, nego je bitna činjenica da država svojim autoritetom osigurava njihovu primjenu.
- Svojim odredbama pravo regulira samo one društvene odnose iz kojih nastaju ili mogu nastati klasni sukobi.
- Vladajuća društvena skupina putem države i njezina aparata prisilom primorava podčinjenu skupinu da se pridržava pravnih pravila, jer dobrovoljno ona to ne bi učinila.
- Pravo je instrument koji omogućuje vladajućoj društvenoj skupini da održava postojeći način reprodukcije (tj. proizvodnju, razmjenu, raspodjelu i potrošnju) koja joj osigurava ne samo vlast nego i raspolaganje raspoloživim resursima.

Sustav određenoga prava čine mnogobrojni i različiti međusobno povezani podsustavi pravnih pravila koji uređuju složene društvene odnose u suvremenoj državi. To znači da je sustav prava skup svih pravnih pravila sistematiziranih u više manjih ili većih interakcijski povezanih podsustava.

U svijetu prevladavaju dva pravna sustava: demokratski sustav prava i socijalistički sustav prava. U demokratskom sustavu prava, koji je znakovit za visokorazvijene države, značajna su dva podsustava: europskokontinentalni sustav prava (za njega je svojstveno pretežito pisano pravo) i anglosaksonski sustav prava (za njega je svojstveno pretežito sudska praksa i običajno pravo - u Velikoj Britaniji i Americi). Socijalistički pravni sustav postoji u socijalističkim državama, koje se nalaze u prijelaznom razdoblju između kapitalizma i razvijenoga socijalističkog društva, kod kojih postoje takvi društveni odnosi koji uvjetuju postojanje države u pravu.

Obično sustav prava čini više pravnih podsustava:¹ 1) ustavno pravo, 2) upravno pravo, 3) sudsko pravo, 4) građansko (imovinsko) pravo, 5) obiteljsko pravo, 6) radno i socijalno pravo, 7) privredno, gospodarsko odnosno trgovačko pravo, prometno pravo, 8) kazneno pravo, 9) međunarodno pravo.

2.2. Međudnos pojmova prometnoga prava i transportnoga prava

Moderna prometna infrastruktura i prometna suprastruktura, suvremene tehnologije transporta, posebice kontejnerizacija, efikasni opskrbeni lanci, efektivni modeli fizičke distribucije, logističke distribucije, nove informacijske tehnologije (...) bitno su ubrzali tokove i protoke robe (ali i drugih predmeta prometovanja) i povećali obrtaj prijevoznih kapaciteta. Proizvodnja prometnih usluga bitno se racionalizirala. Posljedica takvoga stanja je usložavanje, specijalizacija i diferencijacija pravnih pravila u svim podsustavima sustava prava. Takvi su procesi očigledni više od stotinu godina u sustavu privrednoga odnosno gospodarskoga ili trgovačkoga prava.

U takvoj konstelaciji društvenih odnosa, posebice odnosa u gospodarskome sustavu, pa prema tome i gospodarskome pravu, usložavanje odnosa između aktivnih sudionika u prometnome sustavu, posebice u međunarodnome prometnome sustavu, nametnuli su potrebu postupnoga osamostaljivanja prometnoga, a u okviru njega i transportnoga prava.

Osamostaljivanje i afirmacija prometnoga i transportnoga prava, u pravome i pravnome smislu riječi posebnoga prava, započelo je prije više od stotinu godina donošenjem i ratificiranjem prvih međunarodnih konvencija koje su regulirale pravne odnose između stranaka u međunarodnome prometu. Budući

¹ Perić, B.: Država i pravni sustav, Informator, Zagreb, 1994., str. 138-182.

da su pravna pravila vrijedećih međunarodnih konvencija nadređena granskim nacionalnim pravnim pravilima, to je i u nacionalnim pravnim sustavima počelo ostvarivanje osamostaljivanja prometnoga i transportnoga prava. Ti su procesi bili različitoga intenziteta u pojedinim granama prometa. Najprije su započeli u pomorske prometu.²

Prvi multilateralni prometnopravni akti doneseni su u pomorske prometu. Spominju se samo oni najznačajniji: 1) Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o teretnici iz 1924. s protokolima o izmjeni iz 1968. i 1979. godine, 2) Konvencija UN o prijevozu robe morem iz 1978. godine, 3) Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskoga života na moru iz 1974. s Protokolom iz 1978. godine, 4) Međunarodni pomorski kodeks opasnih stvari iz 1977. godine (...).

U području zračnoga prometa značajni su ovi multilateralni pravni akti: 1) Konvencija o izjednačavanju nekih pravila u međunarodnome zračnom prijevozu (Varšavska konvencija) iz 1929. godine, 2) Konvencija o međunarodnome civilnom zrakoplovstvu (Čikaška konvencija) iz 1944. godine, 3) Konvencija o šteti koju prouzrokuju strani zrakoplovi trećim osobama na zemlji (Rimska konvencija) iz 1952. godine (...).

Za cestovni promet važni su bili ovi međunarodni pravni akti: 1) Konvencija o cestovnom prometu (KSP) iz 1949. godine, 2) Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) iz 1956. godine, 3) Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih stvari cestom (ADR), 4) Ca-

² To dokazuju prva pravna pravila u uređivanju odnosa u morskome brodarstvu i počecima primjene brodske teretnice. Brodska teretnica vuče tragove još iz grčko-rimskoga prava (3. stoljeće). Konkretni se podaci nalaze u statutarnim propisima srednjovjekovnih gradova Sredozemnoga mora. U Dubrovačkom statutu (knj. VII., čl. 67., iz 1272.) spominje se izvod iz brodske knjige (*quaternus*) o opisu tereta "*cum signis*". U statutima Venecije (1255.) i Ancone (1397.) nalaze se odgovarajuće odredbe o brodskoj "teretnici". Jedan od najstarijih oblika teretnice potječe iz Pise (1390.). U Krčkome statutu (1512.) određuje se (knj. III., čl. 67.) da zapovjednik broda (*patronus*) mora "*per scripturm cum integritate*", tj. u cijelosti uz pismenu ispravu predati krcateljima robu. Opširnije odrednice o teretnici sadržane su u francuskoj Ordonanci iz 1681., odakle su ih preuzeli zakonski tekstovi 19. stoljeća. U sjevernoj Europi prvi tragovi teretnice mogu se pronaći u Višbyjskim pravilima, koja su - čini se - bila podlogom švedskome Pomorskom zakonu Karla XI. (1667.), najstarijem zakonskom tekstu koji je donio formalne propise o teretnici - o tome detaljnije cf. Zelenika, R. et al.: Elektronička brodska teretnica za 21. stoljeće, Naše more, Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 47, 2000., 3-4, str. 122-133.

rinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta TIR (TIR-konvencija) iz 1959. godine (...).

Važniji međunarodni pravni akti u željezničkome prometu jesu: 1) Međunarodna konvencija o prijevozu robe željeznicom iz 1890. godine - CIM (stupila je na snagu 1.1.1893.). Revidirana je 1896., 1905., 1923., 1933., 1952., 1961., 1970. i 1980. (posljednje godine CIM postaje dodatak COTIF-u), 2) Konvencija i Statut o slobodi tranzita iz 1921. godine, 3) Konvencija i Statut o međunarodnom režimu željeznica iz 1923. godine (...), 4) Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1980. godine (...).

U drugoj polovini 20. stoljeća,³ nakon više od stotine godina primjene brojnih međunarodnih i nacionalnih pravnih akata i pravnih pravila u području prometa (i transporta), prometno (i transportno) pravo odvaja se iz privrednoga odnosno trgovačkoga prava u posebnu cjelovitu granu prava.

Odvajanje prometnoga (i transportnoga) prava u posebnu granu prava omogućilo je stvaranje posebnih pravnih pravila koja reguliraju pravni položaj aktivnih sudionika prometnoga (i transportnoga) sustava. Prometno (i transportno) pravo poseban je sustav normiranja prometnih (i transportnih) usluga (djelatnosti, poslova) u kojima razni subjekti stupaju u različite pravne odnose u svim granama prometa. U tim odnosima obveze i prava svih sudionika regulirani su pravnim pravilima prometnoga (i transportnoga) prava.

Prometno (i transportno) pravo samostalna je grana prava čija su pravila posebna i specifična i kao takva bitno se razlikuju od ostalih pravnih pravila u drugim granama prava. Naime, pravilima prometnoga (i transportnoga) prava utvrđuju se: pravni položaj i uzajamni odnosi između davatelja i korisnika prometnih (i transportnih) usluga te odnosi subjekata u prometu (i transportu) i izvan njega.

U strukturi prometnoga (i transportnoga) prava prevladavaju pravila pomorskoga i željezničkoga prava. Pravila pomorskoga prava odlikuje dispozitivnost i neformalnost, a pravila željezničkoga prava kongentnost i formalnost. Pravila drugih prometnih grana nalaze se između pravila pomorskoga i željezničkoga prava. Primjerice: riječno pravo najbliže je pomorskome pravu (a u nekim je državama ono izjednačeno s pomorskim pravom); cestovno pravo najbliže je

³ Pravna pravila razvijala su se paralelno s razvojem prometa i transporta. Najprije su se razvijala kao običajno pravo. Međutim, pisani dokumenti dokazuju da u cestovnome prometu pravna pravila datiraju iz 2000. godine pr. Kr. a koja su poznata kao Hamurabi-jev zakonik.

željezničkome pravu, ali u okviru njega nije prisutna kongentnost i formalnost; zračno pravo, poštansko pravo i telekomunikacijsko pravo nalaze se u sredini između pomorskoga i željezničkoga prava.

Predmet prometnoga (i transportnoga) prava zapravo su obveze i prava aktivnih sudionika u prometu (i transportu), koji nastaju i koji se uspostavljaju u procesu proizvodnje prometne (i transportne) usluge, a regulirani su određenim pravnim aktima.

Imajući na umu pojmove transporta⁴ odnosno prijevoza kao uže pojmove od prometa (u vezi s transportom),⁵ moglo bi se ustvrditi da je pojam transportnoga prava uži od pojma prometnoga prava (u vezi s transportom). Ako se prihvati takva tvrdnja, moglo bi se reći da je transportno (ili prijevozno) pravo sustav svih pravnih pravila kojima se uređuju pravni odnosi (tj. obveze i prava, a iz njih proizlaze i odgovornosti) između aktivnih pravnih subjekata u transportu (prijevozu), prijenosu, premještanju (...) stvari, stvari, materijalnih dobara, putnika, živih životinja, energije (...) s jednog na drugo mjesto u nacionalnim i međunarodnim okvirima. Nepobitno je da transportno pravo čine pravna pravila koja uređuju odnose između stranaka iz ugovora o prijevozu stvari, odnosno odnose između pošiljatelja (ili krcatelja) i prijevoznika (vozara).

Budući da transportni (prijevozni) sustav čine transportne grane, kao pod-sustavi toga sustava, sa svim svojim tehničkim, tehnološkim, organizacijskim, ekonomskim i pravnim specifičnostima, razumljivo je da svaka transportna grana ima, osim onih zajedničkih, i specifična pravna pravila. Sukladno tome, može se govoriti o posebnim, granskim transportnim pravima, primjerice: cestovno (transportno) pravo, željezničko (transportno) pravo, zračno (transportno) pravo (...).

Kako je transportni sustav samo najvažniji dio prometnoga sustava, činjenica je da je i transportno pravo samo najvažniji dio prometnoga prava. Ako se prihvati ta tvrdnja, postavlja se pitanje: Što je prometno pravo kao sustav i

⁴ Transport je specijalizirana djelatnost koja pomoću prometne suprastrukture i prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge. Prevozeći robu (stvari, stvari), putnike, žive životinje, energiju (...) s jednoga mjesta na drugo, transport organizirano svladava prostorne i vremenske udaljenosti i razlike. "Transport" i "prijevoz" su sinonimi.

⁵ Promet u vezi s transportom širi je pojam od transporta, a obuhvaća transport ili prijevoz, operacije u vezi s prijevozom predmeta prometovanja te komunikacije.

koji su njegovi najvažniji podsustavi? Evo i mogućega odgovora, pri čemu treba respektirati i drukčija stajališta.⁶

Prometno pravo je sustav svih pravnih pravila kojima se uređuju odnosi (tj. obveze i prava, a iz njih proizlaze i odgovornosti) između aktivnih sudionika (tj. pravnih subjekata) u prometnome sustavu, a to znači i njegovim podsustavima, odnosno prometnim granama. Ono se bavi i utvrđivanjem pravnih mehanizama proizvodnje prometne usluge. To, zapravo, znači da prometno pravo u najširem smislu riječi obuhvaća pravna pravila koja uređuju odnose između subjekata u konvencionalnome, kombiniranome i multimodalnome transportu, odnosno prometu.⁷ Ta se pravila ne tiču samo odnosa stranaka iz ugovora o prijevozu stvari, tvari, putnika, živih životinja (...), nego se tiču i odnosa mnogih sudionika u prometnome sustavu, bez kojih takav složeni, stohastični i dinamični sustav ne bi mogao sigurno, uspješno i racionalno funkcionirati.

Sukladno tome može se ustvrditi da u nacionalnome i međunarodnome prometnom sustavu aktivno sudjeluju: 1) prijevoznici (vozari, subjekti) svih prometnih grana (a to su pomorski, željeznički, cestovni, zračni, riječno-kanalsko-jezerski, cjevovodni, poštanski, telekomunikacijski i žičarski transport, odnosno promet), 2) špediteri, 3) agenti (prometni), 4) operatori (u multimodalnome transportu), 5) skladištari, 6) osiguratelji, 7) ambalažeri (specijalisti za pakiranje robe u prijevozu), 8) terminali, 9) robnotransportni centri, 10) robnotrgovinski centri, 11) logistički centri, 12) slobodne zone, (...). U funkcioniranju prometnoga sustava sudjeluju i drugi subjekti, primjerice: carina, izvoznici i uvoznici (često se javljaju kao pošiljatelji i primatelji stvari), veterinarski, fitosanitarni i sanitarni inspektorati, izvršitelji ugovorne kontrole, kontrolori ukrcaja (utovara), iskrcaja (istovara), prekrcaja (pretovara), opskrbljivači brodova (...).

Ako se imaju na umu sve važne značajke i svi bitni podsustavi (i njihovi elementi) prometnoga sustava, moglo bi se reći da je u širem smislu prometno pravo sustav upravnopravnih i imovinskopravnih pravila kojima se uređuju društveni odnosi svih sudionika odnosno pravnih subjekata dotičnoga prometnoga sustava. Sustav prometnoga prava, osim pravila kojima se uređuju

⁶ Cf.: 1) Horvat, L.: Osnove cestovnog prava, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1998., p. 35-39 i 2) Kostadinović, S.: Transportno pravo, Grafo-žig, Beograd, 1997., str. 28.

⁷ Zelenika, R.: Prometni sustavi. Tehnologija - Organizacija - Ekonomika - Logistika - Menadžment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 53-63.

odnosi prethodno navedenih aktivnih sudionika prometnoga sustava (i njegovih podsustava), obuhvaća i pravna pravila kojima se, primjerice, uređuje sigurnost prometa (i transporta), zaštita okoliša, izgradnja, eksploatacija i održavanje prometne infrastrukture i prometne suprastrukture, osnivanje i djelovanje nacionalnih i međunarodnih organizacija, udruženja i saveza (...).

Upravnoppravna pravila čine propisi o obavljanju javnoga i privatnoga prijevoza (i prometa), o organizaciji i djelatnosti terminala, kolodvora, (...), o korištenju prometne infrastrukture, o špediterskoj djelatnosti, o agencijskoj djelatnosti (...).

Imovinskoppravna pravila čine propisi o ugovorima o prijevozu stvari, tvari, putnika, prtljage, živih životinja, o kombiniranom i multimodalnom transportu, o odgovornosti prijevoznika, organizatora i operatora prijevoza, o ispunjenju tražbina iz ugovora, zastari tražbina i slično.

Činjenica je da su aktivnosti svakoga sudionika u prometnome sustavu veoma specifične i impliciraju i specifična pravna pravila koja između određenih subjekata uređuju specifične društvene odnose. Iz toga bi se mogao izvesti utemeljeni zaključak da sustav prometnoga prava čini više ili manje samostalnih, posebnih, specifičnih pravnih podsustava, kao što su: 1) pomorsko pravo, 2) željezničko pravo, 3) cestovno pravo, 4) zračno pravo, 5) riječno pravo (ili riječno-kanalsko-jezersko pravo), 6) poštansko pravo, 7) telekomunikacijsko pravo, 8) cjevovodno pravo, 9) žičarsko pravo, 10) špediterovo pravo, 11) agencijsko pravo (u vezi s transportom, odnosno prometom), 12) pravo multimodalnoga transporta, 13) skladišno pravo, 14) osigurateljno pravo (...), 15) pravo robnotransportnih centara, 16) logističko pravo (u vezi s transportom i fizičkom distribucijom) - (...).

Pojedina granska prava, u okviru sustava prometnoga prava, funkcioniraju i teorijski i praktično, i *de iure* i *de facto*, više desetljeća potpuno samostalno; ona su se afirmirala, u funkciji su suvremenih transportnih tehnologija, suvremenoga multimodalnoga transporta (i prometa). To se, prije svega, odnosi na pomorsko pravo, ali i na neka druga granska prava: željezničko pravo, cestovno pravo (...). Ali, ima i onih granskih prava koja tek traže svoje mjesto u sustavu prometnoga prava, kao što su cjevovodno pravo, žičarsko pravo, pravo multimodalnoga transporta (...), a u malo su boljem položaju poštansko i telekomunikacijsko pravo (...).

Budući da su etimološki, semantički i sadržajno pojmovi: “transport” (ili “prijevoz”), “transportna usluga”, “transportni sustav”, “transportno pravo”

(...) uži pojmovi od pojmova: “promet”, “prometna usluga”, “prometni sustav”, “prometno pravo” (...) te da bez konzistentno uređenih društvenih odnosa između mnogobrojnih sudionika u prometnome sustavu, ali i prometnoga sustava i određenih subjekata iz okružja (nacionalnoga i međunarodnoga) ne mogu uspješno, sigurno i racionalno funkcionirati gospodarski i društveni sustavi, čini se ispravnije rabiti pojam prometnoga prava nego transportnoga prava (kao njegova podsustava), u najširemu smislu toga pojma.

Kako je sustav prometnoga prava iznimno složen, dinamičan i stohastičan sustav, kojega čine mnogi podsustavi sa svim svojim zajedničkim, a i specifičnim značajkama, primjerenije je izučavati, afirmirati i u praksi primjenjivati pojedina, “samostalna” granska prava prometnoga prava, o čemu je bilo prethodno riječi.

2.3. Pojam i razvoj špediterova prava

Modernizacija i ubrzani razvoj međunarodnoga prometa (i transporta) općenito, a posebice suvremenih tehnologija transporta, uključujući i afirmaciju kombiniranoga i multimodalnoga transporta, ubrzani razvoj vanjske trgovine, usložavanje društvenih i gospodarskih odnosa, specijalizacija i diferencijacija pravnih pravila u svim podsustavima sustava prava, posebice međunarodnoga trgovačkoga prava i prometnoga (i transportnoga) prava, nametnuli su potrebu postupnoga osamostaljivanja špediterova prava.

Proces osamostaljivanja i afirmacije špediterova prava, u pravnome smislu riječi posebnoga prava, započeo je prije više od stotinu godina donošenjem i ratificiranjem prvih međunarodnih konvencija koje su uređivale pravne odnose između stranaka u vanjskoj trgovini i međunarodnome prometu (i transportu). U drugoj polovini 20. stoljeća, nakon više od stotine godina primjene brojnih međunarodnih i nacionalnih pravnih akata i pravnih pravila u području prometa (i transporta) i vanjske trgovine, špediterovo pravo odvaja se iz trgovačkoga i prometnoga prava u posebnu, autonomnu granu odnosno ogranak prava.

Odvajanje špediterova prava u posebnu granu odnosno ogranak prava omogućilo je stvaranje posebnih pravnih pravila koja reguliraju pravni položaj špeditera, odnosno njegov pravni status, ali i njegove pravne odnose s njegovim nalogodavateljima (tj. izvoznicima i uvoznicima) te odnose špeditera i trećih osoba s pomoću kojih organizira otpremu, dopremu i provoz nalogodava-

teljeve robe. Sukladno tome špediterovo pravo poseban je sustav normiranja proizvodnje špediterskih usluga koje omogućuju proizvodnju prometnih usluga i vanjskotrgovinskih usluga. Prema tome, špediterovo pravo u čvrstoj je interakcijskoj sprezi s pravom međunarodne trgovine i s prometnim (i transportnim) pravom.

Špediterovo pravo samostalna je grana odnosno ogranak prava kojeg su pravila posebna i specifična, pa se kao takva bitno razlikuju od pravila drugih grana prometa, pa čak i prometnoga prava i prava međunarodne trgovine. Naime, pravilima špediterova prava u najširem smislu riječi uređuju se odnosi između špeditera i njegovih nalogodavatelja te špeditera i mnogih sudionika u prometnome, skladišnome, carinskom, logističkom (...) sustavu. Primjena pravila špediterova prava ima posebnu važnost u racionalnoj proizvodnji prometnih usluga i vanjskotrgovinskih usluga, posebice pri izvozu, uvozu i tranzitu robe.

Uvažavajući i drukčija promišljanja o tome, može se reći da je špediterovo pravo sustav svih pravnih pravila (prisilnopravnih i autonomnopravnih) kojima se uređuju pravni odnosi između špeditera i njihovih nalogodavatelja (tj. izvoznika i uvoznika), ali i između špeditera i trećih osoba, odnosno pravnih subjekata koje špediteri angažiraju u procesima otpreme, dopreme i provoza nalogodavateljevih pošiljaka.

To, zapravo, znači da je špediterovo pravo u užem smislu riječi sustav pravnih pravila kojima se uređuju odnosi (tj. obveze i prava, a iz njih proizlaze i odgovornosti) između špeditera i njegovih nalogodavatelja.

U širem smislu riječi špediterovo je pravo sustav pravnih pravila kojima se uređuju odnosi (tj. obveze i prava, a iz njih proizlaze i odgovornosti) između špeditera i trećih osoba odnosno pravnih subjekata koje špediter, sukladno prisilnopravnim i autonomnopravnim aktima i pravilima, na osnovi ugovora o špediciji, angažira radi organiziranja otpreme, dopreme i provoza (tranzita) nalogodavateljeve robe.

Špediterovo pravo u širem smislu riječi je, dakle, sustav pravnih pravila kojima se uređuju obveze i prava između špeditera i nalogodavatelja te špeditera i trećih osoba odnosno pravnih subjekata koje on angažira u izvršavanju propisanih i/ili ugovoreni s nalogodavateljem veoma značajnih funkcija i poslova iz organizacije proizvodnje prometnih usluga, ali i međunarodne trgovine. Naime, špediter, kao organizator otpreme, dopreme i provoza nalogodavateljeve robe u međunarodnome prometu, bilo da on špediterske poslove obavlja u statusu

komisionara, statusu agenta ili statusu samostalnoga gospodarstvenika, dužan je stupati u ugovorne odnose s trećim osobama koje izvršavaju određene poslove oko otpreme, dopreme i provoza nalogadavateljeve robe. Nameće se pitanje: S kojim trećim osobama špediter najčešće stupa u pravne odnose? Špediter, ovisno o brojnosti propisanih ili preuzetih zadataka i zahtjevnosti transportnih procesa, stupa u pravne odnose s mnogim subjektima, a najčešće s prijevoznicima (vozarima) svih prometnih grana, sa skladištarima, sa stivadorima (tj. slagačima), s prometnim agentima, s osigurateljima, s izvršiteljima ugovorne kontrole, s upravnim tijelima: carinom, veterinarskim inspektoratom, sanitarnim inspektoratom, fitosanitarnim inspektoratom (...), s lizing-kompanijama, s ambalažerima (...).

Kad se špediter javlja u funkciji operatora cjelokupnoga pothvata u međunarodnome multimodalnome transportu, on stupa u pravne odnose s više od dvadesetak trećih osoba odnosno pravnih subjekta, pri čemu izlazi iz okvira špediterova prava u užem i širem smislu riječi, jer on istodobno objedinjuje i funkciju špeditera (kao organizatora proizvodnje prometne usluge) i funkciju prijevoznika odnosno vozara (točnije više prijevoznika koji će obaviti više puta prijevoz određene robe iz jednoga u drugo mjesto u složenim transportnim lancima).

Pravna pravila koja špediter primjenjuje, ili koja se na njega primjenjuju, kad se javlja u funkciji operatora međunarodnoga multimodalnog transporta, osim onih u sklopu špediterova prava u užem i širem smislu toga pojma, ulaze u više pravnih grana, posebno u pravo međunarodne trgovine, prometno pravo (više granskih prometnih prava: pomorsko, cestovno, željezničko... pravo), pravo multimodalnoga transporta, pravo osiguranja, carinsko pravo (...). Naime, špediter kao multimodalni transportni operator odnosno operator multimodalnoga transporta (skr. MTO) ima status samostalnoga gospodarstvenika, pa kao takav obavlja poslove operatora u svoje ime i za svoj račun, odnosno u vlastito ime i za vlastiti račun, točno prema pravilima Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine i pravilima ugovora o poslu multimodalnoga transporta. Sukladno tome, špediter kao MTO stupa u odnose s mnogim sudionicima špediterskoga, prometnoga, vanjskotrgovinskoga, carinskoga, osigurateljnoga, skladišnoga (...) sustava. Na te se odnose primjenjuju mnogobrojna nacionalna i međunarodna prisilna i autonomna pravna pravila. Špediter se nalazi u fokusu sustava tih odnosa. Mnoga pravila špediter izravno i/ili neizravno primjenjuje, ali se isto tako mnoga pravila primjenjuju na njega. Moglo

bi se reći da je u takvom spletu pravnih odnosa i pravnih pravila špediterovo pravo sustav pravnih pravila, odnosno sustav prava u najširem smislu.

2.4. Pojam prava multimodalnoga transporta i prometa

Pri definiranju pojma prava multimodalnoga transporta, odnosno pojma prava multimodalnoga prijevoza, treba imati na umu bitne značajke pojmova: transport (prijevoz), multimodalni transport (multimodalni prijevoz) i transportno (prijevozno) pravo.

Uvažavajući i drukčija promišljanja pojma prava multimodalnoga transporta, može se taj pojam definirati ovako: Pravo multimodalnoga transporta, odnosno multimodalnoga prijevoza jest sustav pravnih pravila i pravnih instituta kojima se uređuju pravni odnosi (tj. obveze i prava, a iz njih proizlaze i odgovornosti) između aktivnih pravnih subjekata u multimodalnom transportu u nacionalnim i međunarodnim okvirima. Neprijeporno je da pravo multimodalnoga transporta čine pravna pravila i pravni instituti koji uređuju odnose između stranaka u poslu multimodalnoga transporta stvari, stvari, materijalnih dobara, živih životinja (...) odnosno pravne odnose između pošiljatelja i operatora multimodalnoga transporta. Kako, međutim, u multimodalnom transportu operator takvoga transporta, sukladno ugovoru o poslu multimodalnoga transporta, redovito u multimodalnom pothvatu angažira više specijaliziranih prijevoznika (npr. cestovnih prijevoznika, morskih brodara, željeznica...), logično je da pojam prava multimodalnoga transporta obuhvaća i pravna pravila i pravne institute koji uređuju odnose između operatora multimodalnoga transporta i prijevoznika s kojima sklapa posebne ugovore o prijevozu predmeta transportiranja (...).

Budući da je multimodalni transport najvažnija sastavnica multimodalnoga prometa, kao što je i multimodalni transportni sustav temeljni podsustav multimodalnoga prometnoga sustava, pravo multimodalnoga transporta uži je pojam od pojma prava multimodalnoga prometa.

Pravo multimodalnoga prometa jest sustav pravnih pravila i pravnih instituta kojima se uređuju pravni odnosi (tj. obveze i prava, a iz njih proizlaze i odgovornosti) između aktivnih pravnih subjekata u multimodalnom prometu u nacionalnim i međunarodnim okvirima.

Budući da je multimodalni promet složen, dinamičan i stohastičan **sustav** što ga tvori više relativno autonomnih (pod)sustava, kao što su: (pod)sustavi

pomorskoga transporta i prometa, (pod)sustavi cestovnoga transporta i prometa, (pod)sustavi željezničkoga transporta i prometa, (pod)sustavi riječnoga transporta i prometa, (pod)sustavi zračnoga transporta i prometa, (pod)sustavi telekomunikacijskoga prometa (...) te mnogi drugi logistički sustavi, primjerice: (pod)sustavi špeditera, (pod)sustavi agenata, (pod)sustavi operatora multimodalnoga transporta i prometa, (pod)sustavi skladišta, terminala, slobodnih zona, ambalažera (...), (pod)sustavi robnotransportnih centara, robnotrgovinskih centara, robnodistribucijskih centara, logističkih centara, osiguratelja (...), pravo multimodalnoga prometa u nacionalnim i međunarodnim okvirima može se izučavati u užem, objektivnijem, primjerenijem smislu, ali i u širem teorijskom smislu.

Sukladno tome, pravo multimodalnoga transporta u užem smislu obuhvaća pravna pravila i pravne institute koji uređuju pravne odnose ne samo između pošiljatelja i operatora multimodalnoga prometa nego i između operatora multimodalnoga transporta i prometa i svih pravnih subjekata koji svojim aktivnostima i činima sudjeluju u multimodalnim transportnim i prometnim pothvatima, a to su najčešće ovi pravni subjekti: prijevoznici većine grana transporta i prometa, međunarodni klasični i logistički špediteri, operatori multimodalnoga transporta i prometa, logistički mega i niša operatori, prometni agenti, osiguratelji, skladištari, ambalažeri (tj. specijalisti za pakiranje robe, tereta, predmeta transportiranja i prometovanja), univerzalni i specijalizirani terminali, morske luke, riječna pristaništa, stivadori, robnotransportni centri, robnotrgovinski centri, robnodistribucijski centri, logistički centri, slobodne zone (...), proizvođači, prerađivači, prodavatelji, kupci, carinske službe, veterinarski, fitosanitarni, sanitarni i tržišni inspektorati, izvršitelji ugovorne kontrole, kontrolori ukrajca (utovara), iskrajca (istovara), prekrajca (pretovara), opskrbljivači brodova (...).

Činjenica je da su pravni odnosi u jednostavnijim multimodalnim transportnim i prometnim pothvatima i sustavima manje zamršeni, jer se procesi multimodalne transportne i prometne industrije obavljaju u kraćim i jednostavnijim transportnim lancima i transportnim mrežama te kraćim i jednostavnijim logističkim lancima i logističkim mrežama. Takvi su primjeri znakoviti za mikro i makromultimodalne transportne i prometne sustave (...).

Međutim, u globalnim i megamultimodalnim transportnim i prometnim sustavima pravni su odnosi, u pravilu, veoma zamršeni. Zašto? Zato što se u takvim multimodalnim sustavima oblikuju i operacionaliziraju veoma dugački transportni i logistički lanci, odnosno veoma zamršene transportne i logističke

mreže s velikim brojem pravnih subjekata iz heterogenih pravnih i gospodarskih sustava.

Ako se imaju na umu sve važnije značajke i svi bitniji (podsustavi) i elementi prava multimodalnoga prometa, moglo bi se reći da je u širem smislu pravo multimodalnoga prometa sustav upravnopravnih i imovinskopравnih pravila i instituta kojima se uređuju društveni odnosi pravnih subjekata određenoga multimodalnoga pravnoga sustava.

Sustav prava multimodalnoga prometa, osim pravila i instituta kojima se uređuju odnosi prethodno navedenih aktivnih sudionika multimodalnoga prometnoga sustava (i njegovih podsustava), obuhvaća i pravna pravila kojima se, primjerice, uređuje sigurnost prometa (i transporta), zaštita okoliša, izgradnja, eksploatacija i održavanje prometne infrastrukture i prometne suprastrukture, osnivanje i djelovanje nacionalnih i međunarodnih organizacija, udruženja i saveza (...).

Upravnopravna pravila obuhvaćena su pravnim aktima koji se odnose na obavljanje javnoga i privatnoga prijevoza (i prometa), o organizaciji i djelatnostima terminala, skladišta, morskih kolodvora, (...), o korištenju prometne infrastrukture, o špediterskim djelatnostima, o agencijskim djelatnostima, djelatnostima logističkih operatora (...), bez kojih ne mogu optimalno funkcionirati multimodalni prometni sustavi.

Imovinskopравna pravila obuhvaćena su pravnim aktima koji se odnose na ugovore o prijevozu stvari, stvari, živih životinja (...) te odgovornost prijevoznika, organizatora i operatora procesa multimodalne prometne industrije, ali i ispunjenje tražbina iz ugovora, zastaru tražbina i slično. I bez takvih pravila ne bi mogli optimalno funkcionirati multimodalni prometni sustavi (...).

Činjenica je da su aktivnosti svakoga pravnoga subjekta u multimodalnome prometnome sustavu veoma specifične i da impliciraju posebna pravna pravila koja između određenih subjekata uređuju specifične odnose. Iz toga bi se mogao izvesti utemeljeni zaključak da sustav prava multimodalnoga prometa čini više ili manje samostalnih, ali kompatibilnih i komplementarnih, posebnih pravnih (pod)sustava, kao što su: 1) pomorsko pravo, 2) željezničko pravo, 3) cestovno pravo, 4) zračno pravo, 5) riječno pravo, 6) telekomunikacijsko pravo, 7) špediterovo pravo, 8) skladišno pravo, 9) osigurateljno pravo, 10) pravo logističkih centara (...).

Budući da još uvijek ne postoji i djelotvorno ne funkcionira pravo multimodalnoga transporta i prometa kao pravni sustav, osim primarnih pravnih pravila

i instituta takvoga prava, treba pratiti, poznavati i primjereno primjenjivati pravila pojedinih transportnih i prometnih prava, špediterskoga prava (...).

3. MULTILATERALNI IZVORI PRAVA MULTIMODALNOGA PROMETA

U skupinu multilateralnih izvora prava multimodalnoga prometa odnosno primarnih izvora prava multimodalnoga transporta i prometa primjereno je ubrojiti najvažnije međunarodne konvencije odnosno multilateralne pravne akte koji sadržavaju pravna pravila i pravne institute za uređivanje pravnih odnosa u međunarodnom konvencionalnome, kombiniranome i multimodalnome transportu, kao što su:⁸ 1) Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe (1980.), 2) Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o teretnici (1924.), 3) Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (1978.), 4) Međunarodni pomorski kodeks o prijevozu opasne robe morem (IMDG - 1977.), 5) Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS - 1974.), 6) York-antwerpenska pravila (1974.), 7) Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (CO-TIF - 1980. i 1999.), 8) Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR - 1956.), 9) Europski sporazum o prijevozu opasne robe cestom (ADR - 1957.), 10) Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta - TIR (TIR - 1959.), 11) Konvencija o ujednačavanju nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu (Varšavska konvencija - 1929.) i 12) Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (1944.).

3.1. Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe (1980.)

Konferencija Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj (UNCTAD) 24. svibnja 1980. u Ženevi konsenzusom je usvojila Konvenciju Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe.

⁸ Cf. Zelenika, R.: Pravo multimodalnoga prometa, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2007., str. 69-104.

Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe usvojena je konsenzusom 24. svibnja 1980. u Ženevi od 78 država, koje su potpisale završni akt Konvencije. Konvenciju je u međuvremenu ratificiralo samo jedanaest država, i to: Čile (1982.), Meksiko (1982.), Malavi (1984.), Senegal (1984.), Ruanda (1987.) Zambija (1991.), Maroko (1993.), Gruzija (1996.), Burundi (1998.), Libanon (2001.) i Liberija (2005.), a da bi stupila na snagu, potrebno je da je ratificira 30 ugovornih članica. Što je osnovni razlog sporog ratificiranja? Ta je Konvencija, prije svega, u vezi s Hamburškim pravilima na kojima se uglavnom temelji, a koja su tek stupila na snagu 1992. godine. Stupanje na snagu Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu pretpostavlja rješavanje mnogih vitalnih pitanja multimodalnog transporta, a od kojih su najvažnija ova: 1) pitanje jedinstvene prijevozne isprave, 2) pitanje operatora, 3) pitanje visokoobrazovanih i iskusnih kadrova, 4) pitanje primjene multimodalnog transporta odnosno suvremenih transportnih tehnologija u tranzicijskim državama i državama u razvoju, 5) pitanje stvaranja multimodalnoga prava, odnosno stvaranja logističkoga prava, 6) pitanje visokorazvijene multimodalne infrastrukture i multimodalne suprastrukture, 7) pitanje dizajniranja globalnih logističkih lanaca, globalnih logističkih mreža (...).

Pravna pravila i instituti u Konvenciji UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine predočeni su u 40 članaka: *definicije, polje primjene, obvezna primjena, reguliranje i nadzor multimodalnoga transporta, izdavanje isprave o multimodalnom transportu, utrživa isprava o multimodalnom transportu, neutrživa isprava o multimodalnom transportu, sadržaj isprave o multimodalnom transportu, primjedbe u ispravi o multimodalnom transportu, dokazni učinak isprave o multimodalnom transportu, odgovornost za namjerne krive podatke ili propuste, jamstvo pošiljatelja, ostale isprave, trajanje odgovornosti, odgovornost operatora multimodalnoga transporta za svoje službenike, agente i ostale osobe, temelj odgovornosti, istodobni razlozi, ograničenje odgovornosti, lokalizirana šteta, izvanugovorna odgovornost, gubitak prava na ograničenje odgovornosti, opće pravilo odgovornosti pošiljatelja, posebna pravila o opasnoj robi, prosvjedi zbog gubitka, oštećenja ili zakašnjenja, zastara tužbi, sudbenost, arbitraža, ugovorna ograničenja, zajednička havarija, ostale konvencije, obračunska jedinica ili novčana jedinica i preračunavanje, carinski provoz, depozitar; potpisivanje, ratifikacija, prihvaćanje, odobrenje i pristupanje; rezerve, stupanje na snagu, datum primjene, prava i obveze postojećim konvencijama, revizija i izmjene i otkazivanje.*

Konvenciji su dodane *Odredbe o carinskim pitanjima pri međunarodnom multimodalnom transportu robe* (šest članaka).

Iz analize pravnih pravila i instituta Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe može se ustvrditi da su oni primjeren i suvremen pravni okvir za uređivanje pravnih odnosa između operatora multimodalnoga transporta i pošiljatelja te operatora multimodalnoga transporta i trećih osoba koje angažira u multimodalnim transportnim pothvatima. Oni su, također, solidan okvir za kreiranje, dizajniranje i operacionaliziranje procesa industrije multimodalnoga transporta i prometa.

Tekstu Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe koji je kreiran i pisan prije 25 godina, mogu se utvrditi i određeni nedostaci, kao što su: 1) pravila i instituti Konvencije nisu utemeljeni na logističkim načelima (...), 2) pravila i instituti Konvencije nisu usklađeni s pravilima i institutima Incotermsa 2000. kao ni s nekim najnovijim općim uvjetima poslovanja međunarodnih špeditera kao mega i niša logističkih operatora (...), 3) pravila i instituti Konvencije nisu usklađeni s pravilima i institutima elektroničkoga poslovanja (...), 4) pravila i instituti Konvencije nisu utemeljeni na načelima inteligentnih transportnih i prometnih sustava (...). Sukladno tome, realno je očekivati da će UNCTAD (tj. Konferencija UN za trgovinu i razvoj), ICC (tj. Međunarodna trgovačka komora), FIATA (tj. Međunarodni savez špediterskih udruženja), BIMCO (tj. Baltička i međunarodna pomorska konferencija: organizacija brodara i pomorskih agenata), IMO (tj. Međunarodna pomorska organizacija) - (...), pokrenuti inicijativu za izmjenom i dopunom odnosno revidiranjem Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine (...).

3.2. Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o teretnici (1924.)

Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine (donesena u Bruxellesu 25. kolovoza 1924.) s Protokolom o izmjeni iz 1968. (donesenom u Bruxellesu 23. veljače 1968.) i onim iz 1979. godine (donesenom u Bruxellesu 21. prosinca 1979.).⁹ Ta je Konvencija izrađena prema pravilima koje je Udruženje za međunarodno pravo (engl. International law association - ILA) sastavilo 1921. godine u Hagu pa je po tome poznata pod

⁹ Podrobnije o tome cf.: Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995., str. 250-256, 313-317, 394-397.

nazivom Haška pravila. Budući da je donesena u Bruxellesu, naziva se i Bruxelleska konvencija. Tu je Konvenciju ratificiralo više od stotinu država. Njezina se pravila temelje na kompromisnim načelima brodarka i korisnika prijevoza, pa je u vrijeme donošenja bila moderan pravni akt u pomorskom pravu.

Međunarodni pomorski odbor (franc. Comité Maritime International - CMI) pripremio je izmjene te Konvencije na Bečkoj (1959.) i Stockholmskoj konferenciji (1963.). Tako je 23. veljače 1968. godine u Bruxellesu potpisan Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za ujednačavanje nekih pravila o teretnici (1924.), poznat pod nazivom Visbyjska pravila.

Ubrzani razvoj transportnih tehnologija, kombiniranoga i multimodalnoga transporta i prometa te prometnoga prava, nametnuli su potrebu druge revizije Konvencije. Naime, 21. prosinca 1979. u Bruxellesu je sastavljen Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za ujednačavanje nekih pravila o teretnici od 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968.

Sve države koje su ratificirale tu Konvenciju svoje su pravne sustave prilagođavale pravilima Haške, Visbyjske, odnosno Bruxelleske konvencije.¹⁰ Tako su, primjerice, pravila hrvatskoga pomorskoga prava, odnosno pravila bivšeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (1977.) i Pomorskog zakonika (1994. i 2005.), utemeljena na načelima navedene Konvencije.

Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o teretnici (1924.) s protokolima o izmjeni (1968. i 1979.) svojim pravilima i institutima stvaraju primjeren pravni okvir za uređivanje pravnih odnosa između brodarka i krcatelja, odnosno vozara i imatelja teretnice ili slične isprave, prije svega, u konvencionalnom pomorskom transportu. I ne samo u konvencionalnom prijevozu robe morem. Pravila i instituti te Konvencije mogu poslužiti u uređivanju odnosa operatora i pošiljatelja u kombiniranom i multimodalnom transportu robe, u

¹⁰ U izučavanju tematike predmetne Konvencije treba imati na umu: 1) Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o teretnici (bivša Jugoslavija ratificirala je Konvenciju 17. travnja 1959.), 1924., stupila je na snagu 2. lipnja 1931., 2) godine 1968. izglasan je Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za ujednačavanje nekih pravila o teretnici (tzv. Visbyjska pravila), koji sadržava neka nova načela, a stupio je na snagu 23. lipnja 1977., 3) godine 1978. donosi se Konvencija UN o prijevozu robe morem (tzv. Hamburška pravila), kojoj je svrha da zamijeni Haško/Visbyjska/Bruxelleska pravila, 4) Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za ujednačavanje nekih pravila o teretnici, 1924., kako je izmijenjen Protokolom iz 1968. i s onim iz 1979. stupio je na snagu 14. veljače 1984., 5) Hrvatska je ratificirala Protokol iz 1968. i iz 1979., Narodne novine - Međunarodni ugovori, 1995., 3.

kojem na određenim dionicama puta robu prevoze morski brodari (...). To, zapravo, znači da na osnovi pravila i instituta Konvencije stranke iz ugovora o prijevozu robe morem mogu na primjeren način odrediti svoje obveze i prava, a iz njih proizlaze i njihove odgovornosti (...).

Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o teretnici (1924.) s protokolima o izmjeni (1968. i 1979.) zapravo je zamijenjena modernijom Konvencijom Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem iz 1978. godine.

3.3. Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (1978.)

Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem donesena je u Hamburgu 31. ožujka 1978. pa je poznata kao Hamburška pravila.

Prema informaciji Transportnoga odjela UNCTAD-a (tj. Konvencije UN za trgovinu i razvoj - engl. United Nations Conference on Trade and Development), Hamburška pravila (tj. Konvencija UN o prijevozu robe morem, 1978.) stupila su na snagu 1. veljače 1992. Naime, do 1. veljače 1992. Konvenciju je ratificiralo dvadeset ugovornih članica, i to: Barbados, Bocvana, Burkina Faso, Čile, Egipat, Gvineja, Kenija, Libanon, Lesoto, Mađarska, Malavi, Maroko, Nigerija, Rumunjska, Senegal, Sijera Leone, Tunis, Uganda, Tanzanija i Zambija.

Pravila i instituti Konvencije UN o prijevozu robe morem (1978.) predočeni su u trideset i četiri članka, a najvažniji su ovi: definicije “vozara/prijevoznika”, “stvarnog vozara”, “krcatelja”, “primatelja”, “robe”, “ugovora o prijevozu morem”, “teretnica”; polje primjene; trajanje odgovornosti; temelj odgovornosti; granice odgovornosti; primjena na izvanugovorne zahtjeve; gubitak prava na ograničenje odgovornosti; teret na palubi; odgovornost vozara i stvarnog voza- ra; direktni (izravni) prijevoz; opće pravilo o odgovornosti krcatelja; posebna pravila o opasnoj robi; izdavanje teretnice; sadržaj teretnice; teretnice: rezerve (primjedbe, napomene) i dokazni učinak; jamstvo krcatelja; isprave različite od teretnice; obavijest o gubitku, oštećenju ili zakašnjenju; zastara tužbe; sudbenost, arbitraža; ugovorni uglavci; zajednička havarija, druge konvencije; obračunska jedinica (“posebna prava vučenja”); izmjena svota ograničenja i obračunske ili monetarne (novčane) jedinice (...).

Premda je Konvencija UN o prijevozu robe morem (1978.) donesena prije više od 25 godina te je stupila na snagu prije 13 godina, svojim pravilima i institutima stvara primjeren pravni okvir za uređivanje suvremenih pravnih

odnosa između krcatelja i vozara (brodara) iz ugovora o prijevozu robe morem. Pravila i instituti Konvencije prije svega su namijenjeni reguliranju odnosa između stranaka koje sklapaju ugovor o konvencionalnom pomorskom transportu robe. Ali, mogu poslužiti i za uređivanje odnosa operatora i pošiljatelja u kombiniranom i multimodalnom transportu robe, u kojima na određenim dionicama puta robu prevoze morski brodovi (...).

Da je Konvencija UN o prijevozu robe morem, koja je donesena prije više od 25 godina, suvremen međunarodni pravni akt te da je anticipirala složene odnose i razvojne tendencije u transportnoj i prometnoj industriji za 21. stoljeće, potvrđuje i pravilo o izdavanju teretnice: "Potpis na teretnici može biti vlastoručan, tiskan kao faksimil, perforiran, utisnut, u simbolima, ili načinjen svakim drugim mehaničkim ili elektronskim sredstvom,¹¹ ako nije u suprotnosti sa zakonom države gdje je teretnica izdana".

3.4. Međunarodni pomorski kodeks o prijevozu opasne robe morem (IMDG - 1977.)

Međunarodni pomorski kodeks o prijevozu opasne robe morem iz 1977. godine¹² izrađen je sukladno pravilima i institutima Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine.

Međunarodni propisi o prijevozu opasne robe morem, odnosno Međunarodni pomorski kodeks o prijevozu opasne robe morem (engl. International Maritime Dangerous Goods Code - IMDG/IMO), sadržava sva relevantna pravila i institute o manipuliranju i prijevozu opasne robe morskim brodovima.

Premda se pravila Međunarodnoga pomorskog kodeksa o prijevozu opasne robe morem primjenjuju pri prijevozu opasnih stvari u konvencionalnom pomorskom transportu, mogu se primjenjivati i pri prijevozu opasnih stvari u kombiniranom i multimodalnom transportu, u kojima (na određenim dionicama puta) opasne stvari prevoze morski brodovi (...).

¹¹ O tome detaljnije cf. Zelenika, R.: Elektronička teretnica za 21. stoljeće, op. cit., str. 22-133.

¹² Detaljnije o tome cf. International Maritime Dangerous Goods Code, Inter-Governmental Maritime Consultive Organization, London, Vol. I-IV, 1977.

Budući da su temeljne misije Međunarodnoga pomorskog kodeksa o prijevozu opasne robe morem (IMDG), Europskog sporazuma o prijevozu opasne robe cestom (ADR) i Međunarodnoga pravilnika o prijevozu opasne robe željeznicom (RID) gotovo identične te da su s pravilima tih međunarodnih akata usklađena pravila nacionalnih pravnih akata o prijevozu opasnih stvari (npr. zakona o prijevozu opasnih stvari), posebna će se pozornost posvetiti obilježjima opasnih stvari u predstavljanju Zakona o prijevozu opasnih stvari.

3.5. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS - 1974.)

Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (engl. International Convention on the Safety of Life at Sea - SOLAS, 1974.) zamijenila je konvenciju istoga naslova potpisanu u Londonu 17. lipnja 1960.¹³ Pravila Konvencije više su puta mijenjana i dopunjavana protokolima i rezolucijama. Konvencija sadržava mnogobrojna relevantna načela i pravila kojih je temeljna misija zaštita ljudskih života na moru. Ako nije izričito drukčije određeno, pravila Konvencije primjenjuju se samo na brodove koji prevoze teret i putnike u međunarodnom pomorskom prometu.

Pravila i načela koje sadržava Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS - 1974.) klasificirana su u trinaest međusobno povezanih poglavlja, i to:

- Prvo poglavlje - opće odredbe (primjena, definicije..., pregledi i svjedočbe, nezgode).
- Drugo poglavlje - 1) konstrukcija - struktura, pregrađivanje, stabilitet, strojni i električni uređaji; 2) konstrukcija - protupožarna zaštita, otkrivanje i gašenje požara; Međunarodni kodeks o sustavima protupožarne zaštite; Međunarodni kodeks o načinima protupožarnog ispitivanja (...).
- Treće poglavlje - sredstva i uređaji za spašavanje: općenito, putnički brodovi, teretni brodovi, zahtjevi za sredstva i uređaje za spašavanje, dodatak (splavi za spašavanje, ispitivanje sredstava za spašavanje, upute za uvježba-

¹³ O Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS - 1974.) podrobnije cf. Capar, R. et al.: Biblioteka pomorskog časnika, knjige 9, 10, 11, 12, 13 i 14, Pomorski fakultet, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2000.-2006.

vanje i preživljavanje, ostalo), Međunarodni kodeks o sredstvima za spašavanje (općenito, osobna sredstva za spašavanje, vizualni signali, plovila za preživljavanje, brodice za prikupljanje, sredstva za spuštanje i ukrcaj, ostala sredstva za spašavanje...).

- Četvrto poglavlje - radioveza - općenito, obveza vlada ugovornica, dodatak (mjere sigurnosti i pogibelji, Međunarodni signalni kodeks, Standardi izvedbe radioopreme, VHF, ostalo...).

- Peto poglavlje - sigurnost plovidbe. Uz određivanje minimalne nautičke opreme ovisno o veličini i vrsti broda, ovdje se nalaze odredbe o emitiranju i prijenosu obavijesti o opasnosti, o minimalnom broju članova posade, o signalima, postupcima i drugom. U Pravilu 2 utvrđuje se obveza zapovjednika broda da obavijest o svim zapaženim opasnostima prenese brodovima i obalnim radijskim postajama u svojoj blizini, a u Pravilu 10 - da pruži nužnu pomoć svakom brodu i zrakoplovu koji se nađe u opasnosti na moru.

- Šesto poglavlje - prijevoz tereta. Ovo se poglavlje primjenjuje na prijevoz tereta (osim tekućina u razlivenom stanju, plinova u razlivenom stanju i prijevoza na koje se primjenjuju druga poglavlja) koji, zbog posebnih opasnosti na brodu ili osobe na brodu, može zahtijevati posebne zaštitne mjere na svim brodovima na kojima se primjenjuju pravila i na teretne brodove manje od 500 BRT. Najvažnija pravila ovoga poglavlja jesu: podaci o teretu, oprema za ispitivanje sadržaja kisika i otkrivanje plinova, uporaba pesticida na brodovima, slaganje i učvršćivanje, prihvatljivost za prijevoz tereta u rasutom stanju (koji nisu žitarice), ukrcaj, iskrcaj i slaganje rasutih tereta, definicije žitarica, zahtjevi za teretne brodove koji prevoze žitarice (...).

- Sedmo poglavlje - prijevoz opasne robe: prijevoz upakirane robe ili krute opasne robe u rasutom stanju, izgradnja i opremanje brodova koji prevoze tekuće opasne kemikalije u razlivenom stanju, izgradnja i opremanje brodova koji prevoze tekuće plinove u razlivenom stanju, posebni zahtjevi za prijevoz upakiranog nuklearnog goriva koje zrači, plutonija i otpadaka visoke radioaktivnosti, dodatak (opasan teret).

- Osmo poglavlje - nuklearni brodovi (primjena, odstupanje, odobrenje za reaktor, pogodnost reaktora za uporabu na brodu, zaštita od zračenja, zbir podataka o sigurnosti, priručnik za rukovanje, pregledi, poseban nadzor, nezgode...).

- Deveto poglavlje - upravljanje u svrhu sigurnosti brodova. Temeljna je misija pravila ovoga poglavlja upravljanje radi sigurnog rada brodova i sprječavanje onečišćenja. Najvažnija pravila ovoga poglavlja jesu: primjena pravila na

putničke brodove, tankere za ulje, tankere za kemikalije, brodove za prijevoz plina, brodove za prijevoz rasutih tereta i plovila za teret velikih brzina; zahtjevi u svrhu sigurnog upravljanja brodovima, izdavanje svjedodžaba, održavanje uvjeta, provjera i nadzor djelovanja brodskih upravljanja radi sigurnosti, politika sigurnosti i zaštite okoliša, odgovornosti i ovlasti zapovjednika broda, pripravnost za slučaj opasnosti, izvješća i raščlamba izvanrednih, nepredvidivih i opasnih događaja, održavanje broda i opreme (...).

- Deseto poglavlje - mjere sigurnosti za plovila velikih brzina. Pravila ovoga poglavlja primjenjuju se na plovila velikih brzina, i to: putnička plovila koja tijekom putovanja ne provode više od četiri sata radnom brzinom od mjesta svog zakloništa gdje su potpuno nakrcana; teretna plovila od 500 bruto tona, ili veća, koja tijekom putovanja ne provode više od osam sati radnom brzinom od mjesta svog zakloništa gdje su potpuno ukrcana; kao i zahtjevi koji se odnose na plovila velikih brzina (...).

- Jedanaesto poglavlje - posebne mjere za unapređenje pomorske sigurnosti brodova. Najvažnija pravila ovoga poglavlja jesu: pooštavanje pregleda brodova za prijevoz rasutog tereta i tankera za ulje; identifikacijski broj brodova; nadzor radnih zahtjeva države luke (...).

- Dvanaesto poglavlje - dodatne mjere sigurnosti na brodovima za prijevoz rasutog tereta. Važnija pravila ovoga poglavlja jesu: tumačenja pojmova u vezi s brodovima za prijevoz rasutog tereta, redosljed udovoljivanja uvjetima brodova za prijevoz rasutog tereta; zahtjevi koji se odnose na stabilitet za oštećeni brod, a primjenjuju se na brodove za prijevoz rasutog tereta; struktura čvrstoće brodova za prijevoz rasutog tereta; strukturni i drugi zahtjevi koji se odnose na brodove za prijevoz rasutog tereta; pregled strukture skladišta za teret na brodovima za prijevoz rasutog tereta; podaci o udovoljivanju zahtjevima koji se odnose na brodove za prijevoz rasutog tereta; zahtjevi koji se odnose na brodove za prijevoz rasutog tereta; izjava o gustoći krutog rasutog tereta.

Ovo poglavlje sadržava i pravila Kodeksa o sigurnom ukrcanju i iskrcanju brodova za prijevoz rasutog tereta, kao što su: tumačenje pojmova, prikladnost broda i terminala; postupci između broda i obale prije prispjeća broda; postupci između broda i terminala prije početka rukovanja teretom; ukrcaj tereta i rukovanje balastom; iskrcaj tereta i rukovanje balastom (...).

Premda načela, pravila i instituti Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS - 1974.) imaju temeljnu misiju zaštitu ljudskih života na moru, prije svega, u međunarodnom konvencionalnom pomorskom transportu i prometu oni se mogu primjenjivati i u međunarodnom kombiniranom

i multimodalnom transportu i prometu, u kojima na određenim dionicama puta predmete prometovanja prevoze morski brodovi (...). Isto tako, načela, pravila i instituti koje sadržava ta Konvencija imaju i mnogobrojne druge preventivne i trajne misije i funkcije, kao što su: gradnja sigurnih brodova s brojnih motrišta - prijevoza putnika, posade i svih vrsta tereta (...); maksimalno sigurna plovidba; maksimalna stabilnost brodova prilikom ukrcaja, iskrcaja, prekrcanja tereta i plovidbenih pothvata; maksimalna protupožarna zaštita na brodovima; primjerena oprema brodova za spašavanje posade i putnika; maksimalna zaštita ljudi, flore, faune, okoliša (...) te održivi rast i razvoj svih pomorskih aktivnosti (...).

3.6. York-antverpenska pravila (1974.)

York-antverpenska pravila (1974.) jedinstvena su autonomna međunarodna pravila o zajedničkim havarijama.¹⁴ Međunarodni pomorski odbor (franc. Comité Maritime International - CMI) još od 1924. godine permanentno radi na razvoju York-antverpenskih pravila. Njegovom su zaslugom ta pravila mijenjana: 1950., 1974., 1990., 1994. i 2004. godine.

Primjena York-antverpenskih pravila temelji se na ugovornim dispozicijama stranaka. U međunarodnom pomorskom transportu i prometu uobičajena je praksa da unificirani ugovori o prijevozu stvari i obrasci (formulari) teretnica sadržavaju odredbu o zajedničkim havarijama te primjeni York-antverpenskih pravila.

Na Konferenciji Međunarodnog pomorskog odbora (CMI), održanoj u lipnju 2004. godine u Vancouveru, usvojene su izmjene York-antverpenskih pravila, pa su nazvana York-Antwerp Rules 2004. Najnovije izmjene tih pravila donesene su na prijedlog Međunarodne udruge za pomorsko osiguranje (engl. International Union of Marine Insurance - IUMI), koja je iznijela mnoge argumentirane primjedbe na verziju York-antverpenskih pravila iz 1994. godine. Zanimljivo je podsjetiti da se argumentirane primjedbe na sam institut zajedničke havarije

¹⁴ O York-antverpenskim pravilima pobliže cf.: 1) Stanković, P.: Pomorske havarije, Školska knjiga, Zagreb, 1995., str. 95-208, 2) Pavić, D.: Pomorsko pravo, knjiga treća, Visoka pomorska škola Sveučilišta u Splitu, Split, 2000., str. 197-205, 3) Pavić, D.: Pomorske havarije i osiguranje, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003., str. 235-244, i 4) Marin, J.: York- antverpenska pravila, 2004., Poredbeno pomorsko pravo, HAZU - Jadranski zavod, Zagreb, 44, 2005., 159, str. 83-129.

i njegovu svrsishodnost u praksi više desetljeća susreću u pomorskoj literaturi, pomorskim organizacijama i pomorskom pravu. Nekim se primjedbama osporava potreba postojanja instituta zajedničke havarije, a drugim se primjedbama taj institut svodi samo na pomorske nezgode (...).

U konstelaciji takvih odnosa prevladava stajalište da York-antwerpenska pravila (ponajprije verzije do 1994. godine) više ne odgovaraju stvarnim potrebama suvremenih odnosa aktivnih pravnih subjekata u pomorskoj odnosno prekomorskoj trgovini te da u zajedničku havariju treba priznati samo štete - žrtve zajedničke havarije (*general average sacrifices*), a troškove (*general average expenditure*) samo za vrijeme dok traje stvarna opasnost. To bi, zapravo, značilo isključenje iz generalne havarije većine tzv. *common benefit* troškova koji se priznaju u sklonišnoj luci (kao npr.: lučke troškove za siguran nastavak putovanja, troškove iskrcaja, uskladištenja i ponovnog ukrcaja tereta, plaće i troškove uzdržavanja članova posade, troškove goriva, privremenih popravaka te druge troškove potrebne za nastavak putovanja...).

Budući da mnoga brodska udruženja nisu bila suglasna s radikalnim promjenama York-antwerpenskih pravila iz 1974. i 1994. godine, u mnogim obrascima ugovora o prijevozu tereta, kao i brodskim teretnicama, i dalje će se primjenjivati verzije York-antwerpenskih pravila iz 1974. i 1994. godine.

Najznačajnije promjene u najnovijoj verziji York-antwerpenskih pravila (2004.) učinjena su u pravilu VI.: Nagrade za spašavanje, u pravilu XI.: Zarade i troškovi uzdržavanja posade, u pravilu XIV.: Privremeni popravci, u pravilu XX.: Pribavljanje sredstava, u pravilu XXI.: Kamate na gubitke koji se priznaju u zajedničku havariju, u pravilu XXIII.: Zastara tražbina za isplatu doprinosa iz zajedničke havarije (...).

York-antwerpenska pravila iz 2004. godine,¹⁵ osim pravila za tumačenje, vrhovnoga pravila, pravila A, B, C, D, E, F i G, imaju 23 pravila, i to: I. Izbacivanje tereta, II. Gubitak ili šteta od žrtvovanja za zajednički spas, III. Gašenje požara na brodu, IV. Rezanja podrtine, V. Namjereno nasukavanje, VI. Nagrada za spašavanje, VII. Šteta na strojevima i kotlovima, VIII. Troškovi olakšanja nasukanog broda i štete s time u vezi, IX. Teret brodske stvari i zalihe upotrijebljene za gorivo, X. Troškovi u sklonišnoj luci i drugo, XI. Plaće i uzdržavanje posade te drugi troškovi uplovljivanja i boravka u luci zakloništa, XII. Štete na teretu prilikom iskrcavanja i drugo, XIII. Odbici od troškova popravka, XIV. Privremeni popravci, XV. Gubitak vozarine, XVI. Iznos koji se priznaje

¹⁵ Podrobnije o tome cf. Marin, J.: op.cit., str. 83-121.

za teret izgubljen ili oštećen žrtvovanjem, XVII. Vrijednosti koje pridonose, XVIII. Oštećenje broda, XIX. Neprijavljeni ili netočno prijavljeni teret, XX. Pribavljanje sredstava, XXI. Kamate na gubitke koji se priznaju u zajedničku havariju, XXII. Postupak s položima u gotovini i XXIII. Zastara tražbina na isplatu doprinosa iz zajedničke havarije.

Premda se York-antverpenska pravila odnose na zajedničke havarije koje su imanentne samo u pomorskoj plovidbi, ona su važna i u kombiniranom i multimodalnom transportu i prometu, u kojima na određenim dionicama puta predmete prometovanja prevoze morski brodovi (...). To, zapravo, znači da operatori međunarodnoga multimodalnoga transporta i prometa moraju poznavati sva York-antverpenska pravila i sve njihove pravne i ekonomske eksplikacije jer se oni redovito javljaju kao aktivni sudionici u transportnom osiguranju, pa, prema tome, i u postupku likvidacije zajedničke havarije (...).

3.7. Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF - 1980. i 1999.)

Gotovo da nije moguće zamisliti kreiranje, dizajniranje i operacionaliziranje procesa multimodalne transportne i prometne industrije bez aktivnoga sudjelovanja željeznice, odnosno željezničkoga transporta i prometa - nacionalnoga i međunarodnoga. Zašto? Zato što je željeznica odnosno željeznički transport i promet nervni sustav svakoga prometnoga i gospodarskoga organizma bez obzira na prostorne i vremenske dimenzije prometnih i gospodarskih sustava: mikro, makro i globalnih sustava. Isto tako nije moguće zamisliti funkcioniranje međunarodnoga željezničkoga transporta i prometa bez pravnih pravila i instituta, odnosno pravnih akata, kojima se mogu primjereno regulirati pravni odnosi između aktivnih pravnih subjekata u složenim i dinamičnim sustavima takvoga transporta i prometa.

Sukladno navedenim konstatacijama treba podsjetiti na činjenicu da se međunarodni prijevoz robe na željeznicama regulira međunarodnim pravilima više od 110 godina. Naime, prva Međunarodna konvencija o prijevozu robe željeznicom (CIM) donesena je u Bernu 14.10.1890. a stupila je na snagu 1.1.1893. Dinamičan razvoj međunarodnoga robnog prometa, stalna modernizacija željezničke infrastrukture i željezničke suprastrukture, razvoj i afirmacija suvremenih tehnologija transporta te sve složeniji odnosi između pravnih subjekata u međunarodnom željezničkom transportu i prometu, nametnuli su

potrebu da se Konvencija više puta mijenja i dopunjuje, tako da je bila revidirana 1896., 1905., 1923., 1933., 1952., 1961., 1970., 1980. i 1999. godine.

Budući da još uvijek vrijedi Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1980. godine te da će uskoro tu Konvenciju zamijeniti nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1999. godine, čini se opravdanim svakoj verziji Konvencije posvetiti posebnu tematsku jedinicu: 1) Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1980. godine i 2) Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1999. godine.

3.7.1. Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF - 1980.)

Godine 1980. u Bernu je donesena nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (franc. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires - COTIF).¹⁶ Temeljna je misija donošenja Konvencije da se pravno-ekonomski odnosi aktivnih pravnih subjekata u sustavu međunarodnoga željezničkoga prometa sustavno i konzistentno reguliraju samo jednim, zajedničkim i jedinstvenim međunarodnim pravnim aktom.

Konvenciju o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1980. godine čine njezina četiri dijela, i to:

- Prvim se dijelom regulira ustrojstvo Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF).¹⁷ Temeljna je misija Organizacije uspostavljanje jedinstvenoga pravnoga sustava u željezničkom prijevozu robe, putnika i prtljage između sudionika - članica Organizacije. Tijela OTIF-a jesu: generalna (opća) skupština, upravni odbor (sastavljen od predstavnika država - članica), komisije stručnjaka za prijevoz opasnih stvari, revizijske komisije i Centralni ured za međunarodni željeznički promet (franc. Office Central des Transport Internationaux par chemins de fer - OCTI). OCTI obavlja poslove tajništva OTIF-a i predstavlja Organizaciju u drugim međunarodnim organizacijama, institucijama i tijelima. OTIF ima i posebnu arbitražu za rješavanje

¹⁶ Bivša Jugoslavija cjelokupni je tekst COTIF-a ratificirala još 1984. godine, a Konvenciju je počela primjenjivati 1.5.1985. Notifikacijama o sukcesiji Republika Hrvatska postala je stranka brojnih mnogostranih međunarodnih ugovora, pa i COTIF-a - cf. Narodne novine - Međunarodni ugovori, 1992., 1.

¹⁷ Cf. Protokol o povlasticama i imunitetima međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz, Narodne novine - Međunarodni ugovori, 2000., 12.

sporova među državama - članicama. Gotovo sve europske države članice su OTIF-a, kao i dvadesetak azijskih država (...).

- Drugi dio COTIF-a čini Protokol o povlasticama i imunitetima Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF) odnosno njezinih tijela, predstavnika država - članica i njezina osoblja (...).

- Treći dio je Dodatak A COTIF-a, a sadržava Jedinствena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika i prtljage (franc. Règles uniformes concernant le Contrat de transport International ferroviaire de Voyageurs et des bagages - CIV).¹⁸ CIV svojim pravilima stvara pravni okvir za uređivanje odnosa željeznica, kao prijevoznika, i putnika s prtljagom u međunarodnom željezničkom transportu i prometu (...). Isto tako, Jedinствena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika i prtljage (CIV) stvaraju pravni okvir za primjereno reguliranje odnosa između željeznica država - članica, koje su ratificirale COTIF, u međunarodnom željezničkom prijevozu putnika i prtljage.

- Četvrti dio je Dodatak B COTIF-a, a sadržava Jedinствena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu stvari (franc. Règles uniformes concernant le Contrat de transport International ferroviaire des Marchandises - CIM).¹⁹ Svojim pravilima CIM stvara pravni okvir za reguliranje odnosa između željeznica, kao prijevoznika, i korisnika željezničkih usluga u međunarodnom željezničkom prijevozu stvari (...). I ne samo pravni okvir za stranke sklopljenih ugovora o prijevozu stvari željeznicom nego Jedinствena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu stvari (CIM) stvaraju pravnu osnovu za reguliranje pravno-ekonomskih odnosa između željeznica država - članica, koje su ratificirale COTIF, u međunarodnom željezničkom prijevozu stvari.

Jedinствena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu stvari (CIM) iz 1980. godine imaju četiri priloga, i to:

- Pravilnik o međunarodnom željezničkom prijevozu opasnih stvari (franc. Règlement International concernant le transport des marchandises Dangereuses par chemins de fer - RID). Taj Pravilnik, slično Međunarodnom pomorskom kodeksu o prijevozu opasne robe morem (IMDG) i Europskom sporazumu o prijevozu opasne robe cestom (ADR), sadržava sva relevantna pravila o manipu-

¹⁸ Cf. Jedinствena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika i prtljage (CIV) u okviru COTIF-a, Narodne novine - Međunarodni ugovori, 2000., 12.

¹⁹ Cf. Jedinствena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu stvari (CIM) u okviru COTIF-a, Narodne novine - Međunarodni ugovori, 2000., 12.

liranju, skladištenju i prijevozu opasnih stvari u međunarodnom željezničkom prometu (...).

- Pravilnik o međunarodnom željezničkom prijevozu vagona korisnika prijevoza (franc. *Règlement International concernant le transport des wagons de Particuliers par chemins de fer - RIP*). Taj se Pravilnik primjenjuje na sve prijevoze natovarenih ili praznih vagona korisnika prijevoza koji su uvršteni u vagoni park neke željeznice (...). Pravilnik sadržava ova najvažnija pravila: uporabu vagona, posebne uređaje, navode u teretnom listu, urednu isporuku vagona, pouzeta i predujmove, produženje roka isporuke, utvrđivanje oštećenja vagona ili gubitka dijelova, oštećenje vagona koje sprječava produženje prijevoza, odgovornost željeznice kod gubitka ili oštećenja vagona ili njihovih dijelova, odgovornost vlasnika za štete koju prouzrokuju vagoni, pretpostavke o gubitku vagona, odštetu kod prekoračenja roka isporuke (...).

- Pravilnik o međunarodnom željezničkom prijevozu kontejnera (RICO) sadržava ova najvažnija pravila: opće odredbe, prijevoz "od vrata do vrata", davanje na uporabu, vraćanje i naknadu za uporabu željezničkih kontejnera, navode u teretnom listu, rukovanje i čišćenje kontejnera, ponovnu uporabu kontejnera, gubitak i oštećenje kontejnera, odobrenje uporabe kontejnera korisnika prijevoza, navode u teretnom listu kad se prevoze kontejneri korisnika prijevoza, pouzeta, posebne uređaje kontejnera, vraćanje praznih kontejnera i njihovu ponovnu uporabu, odštetu kod gubitka ili oštećenja kontejnera, odštetu kod prekoračenja roka isporuke (...).

- Pravilnik o međunarodnom željezničkom prijevozu ekspresnih pošiljaka (franc. *Règlement uniforme concernant le Transport International des colis Express par chemins de fer - RIEEx*). Taj Pravilnik sadržava sva relevantna pravila o primitku, manipuliranju i prijevozu ekspresnih pošiljaka u međunarodnom željezničkom prijevozu i prometu (...).

3.7.2. *Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF - 1999.)*

Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1980. godine revidirana je Protokolom o izmjenama od 3. lipnja 1999. s pripadajućim dodacima.²⁰

²⁰ Opširnije o tome cf. Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine s pripadajućim dodacima, Narodne novine - Međunarodni ugovori, 2000., 12.

Budući da je Protokolom o izmjenama od 3. lipnja 1999. zamijenjena Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., odnosno da je donesena nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF - 1999.), čini se opravdanim novoj verziji Konvencije COTIF posvetiti primjerenu pozornost.

U predstavljanju Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1999. godine, posebna se pozornost posvećuje ovim tematskim jedinicama:

1) Međuvladina organizacija za međunarodni prijevoz željeznicom (OTIF). Sjedište joj je u Bernu. OTIF ima pravnu osobnost. Ima mnogobrojne ciljeve, posebice: promicati, poboljšavati i olakšati, u svakom pogledu, međunarodni željeznički promet, a, prije svega, izgraditi sustav jedinstvenoga međunarodnoga željezničkoga prava. U takvome se pravnome sustavu poentiraju pravna pravila o ugovorima o međunarodnom prijevozu putnika i robe, o ugovorima o korištenju vagona kao sredstva prijevoza u međunarodnom željezničkom prometu, o ugovorima o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu, o prijevozu opasnih tvari u međunarodnom željezničkom prometu (...).

Nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) uređuje ustroj i funkcioniranje Međuvladine organizacije za međunarodni prijevoz željeznicom (OTIF). Funkcioniranje Organizacije omogućuju ova tijela:²¹ Opća skupština, Upravni odbor, Odbor za reviziju, Odbor stručnjaka za prijevoz opasnih tvari (tj. Stručni odbor RID-a), Odbor za pojednostavnjenje postupaka, Stručni odbor i glavni tajnik (...).

Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1999. godine sadržava i ove skupine pravnih pravila: financije (program rada, proračun, računi, izvješća uprave, financiranje troškova i revizija računa OTIF-a); arbitražu (ovlasti, ugovori koji se odnose na arbitražu, tajnik, izabrani suci, postupak, troškovi, ograničenja, stupanje na snagu); izmjene Konvencije (ovlasti, odluke Opće skupštine i odluke Odbora); konačne odredbe (depozitor, pristup Konvenciji, pristup regionalnih organizacija radi gospodarske integracije, pridruženi članovi, suspenzija članstva, otkazivanje Konvencije, izjave i revizije, raspuštanje OTIF-a, prijelazne odredbe i tekst Konvencije).

²¹ O tome detaljnije cf. čl.13.-21. COTIF - Konvencije, Narodne novine - Međunarodni ugovori, 2000., 12.

2) Protokol o povlasticama i imunitetima Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF). Najvažnije skupine pravnih pravila i instituta toga Protokola jesu: imunitet od sudbenosti, ovrhe i zapljene, osiguranje protiv izvlaštenja, izuzeće od poreza, izuzeće od carina i poreza, službene aktivnosti, monetarne transakcije, komunikacije, povlastice i imuniteti predstavnika država članica, povlastice i imuniteti osoblja Organizacije, povlastice i imuniteti stručnjaka, svrha danih povlastica i imuniteta, sprječavanje zlouporabe, tretman vlastitih državljana, dopunski ugovori.

3) Jedinствена pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika (CIV - Dodatak A Konvenciji). Najvažnije skupine pravnih pravila i instituta ovih Pravila jesu:

- opće odredbe, i to: djelokrug, deklaracija vezana uz obveze u slučaju usmrćenja ili osobne povrede putnika, definicije izraza “prijevoznik”, “zamjenski prijevoznik”, “opći uvjeti o prijevozu”, “vozilo”, ograničenja (derogiranja), obvezno pravo;

- zaključci i izvršenje ugovora o prijevozu, i to: ugovor o prijevozu, karta, plaćanje i naknada prijevozne cijene, pravo na prijevoz, isključenje iz prijevoza, ispunjenje administrativnih formalnosti, otkazivanje i zakašnjenje vlakova, izgubljene veze;

- prijevoz priručne prtljage, životinja, predane prtljage i vozila, i to: prihvatljivi predmeti i životinje, pregled, ispunjenje administrativnih formalnosti, nadzor priručne prtljage i životinja, predaja prtljage, prtljažnica, prijava i prijevoz, plaćanje naknade za prijevoz predane prtljage, obilježavanje predane prtljage, pravo raspolaganja predanom prtljagom, isporuka prtljage, uvjeti prijevoza vozila, potvrda o prijevozu vozila;

- odgovornost prijevoznika, i to: odgovornost prijevoznika u slučaju usmrćenja ili osobne povrede putnika, odšteta u slučaju usmrćenja, odšteta u slučaju osobne povrede, naknada za ostale tjelesne povrede, oblik i iznos odštete u slučaju usmrćenja ili osobne povrede, drugi oblici prijevoza, odgovornost u slučaju nepridržavanja voznog reda, odgovornost glede priručne prtljage, životinja, predane prtljage i vozila, gubitak prava na traženje granice odgovornosti, konverzija i kamate, odgovornost u slučaju nuklearnih incidenata, osobe za koje je odgovoran prijevoznik;

- odgovornost putnika, i to: posebna načela odgovornosti (...);

- pozivanje na prava, i to: utvrđivanje djelomičnoga gubitka ili štete, potraživanja, prijevoznici protiv kojih se može pokrenuti postupak, forum, gašenje prava na postupak u slučaju usmrćenja ili osobne povrede, gašenje prava na

pokretanje postupka zbog prijevoza prtljage, zakonski određen vremenski rok za pokretanje postupka;

- odnosi među prijevoznicima, i to: raspodjela naknada za prijevoz, pravo na regres, sporazumi vezani uz regres (...).

4) Jedinstvena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM - Dodatak Konvenciji). Ova Pravila sadržavaju nekoliko najvažnijih skupina pravnih pravila i instituta:

- opće odredbe, i to: djelokrug primjene Jedinstvenih pravila, definicije izraza "prijevoznik", "zamjenski prijevoznik", "opći uvjeti o prijevozu", "intermodalna prijevozna jedinica", ograničenja, obvezno pravo;

- zaključci i izvršavanje ugovora o prijevozu, i to: ugovor o prijevozu robe, tekst teretnoga lista, odgovornost glede pojedinosti upisanih u teretni list, opasne stvari, plaćanje troškova, pregled, dokazna vrijednost teretnog lista, utovar i istovar robe, pakiranje, ispunjavanje administrativnih formalnosti, vrijeme prijevoza, isporuka, pravo raspolaganja robom, primjena prava o raspolaganju robom, okolnosti koje sprječavaju prijevoz, okolnosti koje sprječavaju isporuku, posljedice okolnosti koje sprječavaju prijevoz i isporuku robe;

- odgovornost prijevoznika, i to: temelj odgovornosti, odgovornost u slučaju prijevoza željezničkih vozila kao robe, teret dokaza, uzastopni prijevoznici, zamjenski prijevoznik, pretpostavka o gubitku ili šteti u slučaju ponovnog slanja pošiljke, pretpostavka gubitka robe, odšteta u slučaju gubitka, odgovornost za štetu u prijevozu, odšteta u slučaju prekoračenja vremena provoza, odšteta u slučaju deklaracije o vrijednosti, odšteta u slučaju kamata u isporuci, gubitak prava na pozivanje na ograničenje odgovornosti, konverzija i kamate, odgovornost za željezničko-pomorski promet, odgovornost u slučaju nuklearnih incidenata, osobe za koje je odgovoran prijevoznik, ostale radnje;

- pozivanje na prava, i to: utvrđivanje djelomičnog gubitka ili štete, zahtjevi, osobe koje mogu pokrenuti postupak protiv prijevoznika, prijevoznici protiv kojih se može pokrenuti postupak, forum, gašenje prava na pokretanje postupka, ograničenje djelovanja;

- odnosi među prijevoznicima, i to: savnjivanje računa, pravo na povrat, postupak za povrat, sporazumi vezani uz povrat (...).

5) Pravilnik o međunarodnom prijevozu opasnih stvari željeznicom (RID - Dodatak C Konvenciji). Najvažnije skupine pravnih pravila i instituta RID-a jesu: djelokrug primjene, izuzeće, ograničenja, druge odredbe, vrste dopuštenih vlakova, prijevoz kao ručna prtljaga, prijavljena prtljaga ili utovarena motorna vozila te pravila Dodatka kao integralnog dijela RID-a (...).

6) Jedinstvena pravila o ugovorima za korištenje vozila u međunarodnom željezničkom prometu (CUV - Dodatak D Konvenciji). Ova Jedinstvena pravila sadržavaju nekoliko važnijih skupina pravnih pravila i instituta, i to: djelokrug primjene, definiranje izraza “željezničko prijevozno poduzeće”, “vozilo”, “vlasnik ili upravitelj”, “domicilna postaja”, oznaka ili natpisi na vozilu, odgovornost u slučaju gubitka ili štete vozila, gubitak prava na traženje ograničenja odgovornosti, pretpostavka gubitka vozila, odgovornost za gubitak ili štetu izazvanu vozilom, subrogacija, odgovornost djelatnika i drugih osoba, ostali postupci, forum, ograničenje djelovanja (...).

7) Jedinstvena pravila o ugovoru o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (CUI - Dodatak E Konvenciji). Najvažnije skupine pravnih pravila i instituta CUI-ja jesu:

- opće odredbe, i to: djelokrug primjene, deklaracija o odgovornosti u slučaju usmrćenja ili tjelesne povrede, definicija izraza “željeznička infrastruktura”, “upravitelj”, “prijevoznik”, “pomoćnik”, “treća stranka”, “dopusnica”, “uvjerenje o sigurnosti”, obvezno pravo;

- ugovor o korištenju infrastrukturom, i to: sadržaj i oblik, posebne obveze prijevoznika i upravitelja, trajanje ugovora;

- odgovornosti, i to: odgovornost upravitelja, odgovornost prijevoznika, popratni uzroci, štete u slučaju usmrćenja, štete u slučaju osobne povrede, odšteta za druge tjelesne povrede, oblik i iznos štete u slučaju usmrćenja i osobne povrede, gubitak prava na traženje ograničenja odgovornosti, konverzija i kamate, odgovornost u slučaju nuklearnog incidenta, odgovornost za pomoćno osoblje, ostali postupci, sporazumi za nagodbu;

- postupci pomoćnog osoblja, i to: postupci protiv upravitelja ili protiv prijevoznika;

- traženje prava, i to: postupak mirenja, regres, forum, ograničenje za pokretanje postupka (...).

8) Jedinstvena pravila o vrednovanju tehničkih standarda i prihvaćanju tehničkih propisa primjenjivih na željeznička sredstva namijenjena korištenju u međunarodnom prometu (APTU - Dodatak F Konvenciji). Ova Jedinstvena pravila sadržavaju nekoliko skupina pravnih pravila i instituta, i to: okvir; definicije izraza “ugovorna država”, “međunarodni promet”, “željezničko prijevozno poduzeće”, “upravitelj infrastrukturom”, “željeznička sredstva”, “željezničko vozilo”, “vučna jedinica”, “teretni vagon”, “putnički vagon”, “željeznička infrastruktura”, “tehnički standardi”, “tehnički propisi”, “stručni odbor”; cilj;

priprema tehničkih standarda i propisa; vrednovanje tehničkih standarda; prihvaćanje jedinstvenih tehničkih propisa; oblik zahtjeva; tehnički aneksi; deklaracije; poništenje tehničkog jedinstva; presedan aneksa (...).

Vrednovani tehnički standardi i prihvaćeni tehnički propisi uključuju se u sljedeće anekse Jedinstvenim pravilima, numeriranim kako slijedi:²²

- Aneks 1. Tehnički standardi i Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na željeznička vozila

- Aneks 2. Tehnički standardi i Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na vučne jedinice

- Aneks 3. Tehnički standardi i Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na teretne vagone

- Aneks 4. Tehnički standardi i Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na putničke vagone

- Aneks 5. Tehnički standardi i Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na uređaje infrastrukture, osim onih spomenutih u Aneksu 6

- Aneks 6. Tehnički standardi i Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na sigurnost i operativnu kontrolu sustava

- Aneks 7. Tehnički standardi i Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na sustave informatičke tehnologije

- Aneks 8. Tehnički standardi i Jedinstveni tehnički propisi koji se odnose na ostala željeznička sredstva (...)

9) Jedinstvene pravila o tehničkom odobrenju za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu (ATMF - Dodatak G Konvenciji). Najvažnije skupine pravnih pravila i instituta ovih Jedinstvenih pravila jesu: okvir; definicije izraza “ugovorne države”, “međunarodni promet”, “željezničko prijevozno poduzeće”, “vlasnik ili upravitelj”, “tehničko odobrenje za prihvatljivost”, “dozvola za prototipno vozilo”, “uporabna dozvola”, “željezničko vozilo”, “ostala željeznička vozila”, “stručni odbor”; odobrenje za međunarodni promet; postupak; ovlaštena tijela; priznanje tehničkog odobrenja; propisi glede konstrukcije primjenjivi za vozila; propisi glede konstrukcije primjenjivi na druga sredstva; propisi o radu; tehničko odobrenje; svjedodžbe; jedinstveni obrasci; baze podataka; natpisi i oznake; održavanje; nezgode i velike štete; imobilizacija i odbijanje vozila; nepridržavanje propisa; sporovi (...).

²² Aneksi su integralni dio Jedinstvenih pravila (APTU).

Samo operatori multimodalnoga transporta i prometa, koji, uz ostalo, primjereno poznaju i uspješno primjenjuju sva pravila nacionalnoga i međunarodnoga željezničkoga prava mogu kreirati, dizajnirati i operacionalizirati sigurne, brze, racionalne i ekološki primjerene procese multimodalne transportne i prometne industrije (...).

3.8. Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR - 1956.)

U izučavanju pravila i instituta prava multimodalnoga transporta i prometa treba imati na umu neprijepornu činjenicu da nije moguće kreirati, dizajnirati i operacionalizirati nijedan proces u multimodalnoj transportnoj i prometnoj industriji bez izravnog sudjelovanja cestovnog transporta odnosno cestovnoga prometa. Sukladno takvoj tvrdnji može se odrediti važnost cestovnog prava u reguliranju odnosa između aktivnih pravnih subjekata ne samo u konvencionalnom nacionalnom i međunarodnom cestovnom transportu i prometu nego jednako tako i u međunarodnome kombiniranome i multimodalnome transportu i prometu.

U reguliranju odnosa između aktivnih pravnih subjekata u međunarodnom multimodalnom transportu i prometu posebnu važnost ima Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (franc. *Convention relative au contract de transport international des Marchandises par Route - CMR*).²³

Konvenciju o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR - 1956.) ratificirao je velik broj europskih i azijskih država. Pravilima Konvencije mogu se primjereno regulirati odnosi stranaka iz ugovora o međunarodnom prijevozu robe cestom. Najvažnije odredbe te Konvencije jesu: opseg primjene, osobe za koje prijevoznik odgovara, sklapanje i operacionalizacija ugovora o prijevozu, pravo pošiljatelja tijekom prijevoza robe, odgovornost prijevoznika, prigovori i postupci primatelja, uzastopni cestovni prijevozi, ništavnost uglavaka protivnih Konvenciji (...).

²³ Cf. Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR), Ženeva, 19. svibnja 1956. Tekst Konvencije objavljen je u SL - MU, 1958., 11. Na osnovi Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju nostrifikacije o sukcesiji, Narodne novine - Međunarodni ugovori, 1992., 1., Republika Hrvatska stranka je CMR-a od 8. listopada 1991. CMR - konvencija objavljena je u Carinskom vjesniku, Institut za javne financije, Zagreb, 1994., 6-7, str. 11.

Operatori multimodalnoga transporta i prometa trebaju poznavati sva pravila Konvencije o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR), a posebno pravila o sklapanju ugovora o prijevozu robe cestom te odgovornosti vozara za potpun ili djelomičan gubitak ili oštećenje robe odnosno za zakašnjenja u isporuci robe (...).

3.9. Europski sporazum o prijevozu opasne robe cestom (ADR - 1957.)

Transport odnosno promet opasne robe (stvari, tvari, materijalnih dobara) u međunarodnom cestovnom prometu regulira se pravilima Europskog sporazuma o prijevozu opasne robe cestom (franc. Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route - ADR, engl. European Agreement concerning the International carriage of dangerous goods by road - ADR - 1957.).²⁴

Europski sporazum o prijevozu opasne robe cestom (ADR) sadržava sva relevantna pravna pravila o manipuliranju i prijevozu opasnih stvari u međunarodnom cestovnom prometu. Sporazum je više puta mijenjan i prilagođivan stvarnim potrebama u prijevozu opasnih stvari u međunarodnom cestovnom prometu. Sporazum je ratificiralo više od četrdeset europskih i azijskih država.

Premda se pravila Europskoga sporazuma o prijevozu opasne robe cestom (ADR) primjenjuju pri prijevozu opasnih stvari u konvencionalnom

²⁴ O tome detaljnije cf.: 1) Europski sporazum o cestovnom prijevozu opasne robe u cestovnom prometu (ADR), Uredba o ratifikaciji Aneksa A i B Europske konvencije o međunarodnom prijevozu opasne robe u cestovnom prometu, donesene u ECU-u 12. travnja 1967., Međunarodni ugovori i drugi sporazumi SFRJ, 1970., 61, 2) Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasne robe (ADR), Uredba o ratifikaciji Europskog sporazuma o međunarodnom cestovnom prijevozu opasne robe i Protokola o potpisivanju Europskog sporazuma o međunarodnom cestovnom prijevozu opasne robe, s priložima, potpisani u Ženevi, 30. rujna 1957., Međunarodni ugovori i drugi sporazumi SFRJ, 1972., 59, 3) Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih stvari u cestovnom prometu (ADR) i Protokol o potpisivanju, sastavljen u Ženevi 30. rujna 1957., Uredba o ratifikaciji Amandmana na izmijenjeni Prilog B uz Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih stvari u cestovnom prometu (ADR), koje je predložila Vlada Ujedinjene Kraljevine, SL - Međunarodni ugovori SFRJ, 1977., 8, 4) Na osnovi nostrifikacije o sukcesiji mnogostrukih međunarodnih ugovora Republika Hrvatska postala je stranka Europskog sporazuma o prijevozu opasne robe cestom (ADR).

međunarodnom cestovnom prometu, ona se, također, mogu primjenjivati i pri prijevozu opasnih stvari u kombiniranom i multimodalnom prometu u kojima se na određenim dionicama puta opasne stvari prevoze cestovnim vozilima (...).

Važnija pravila Europskoga sporazuma o prijevozu opasne robe cestom (ADR) gotovo su identična pravilima Međunarodnoga pomorskoga kodeksa o prijevozu opasne robe morem (IMDG CODE) i Pravilnika o međunarodnom željezničkom prijevozu opasnih stvari (RID u sastavu COTIF-a). Pravila se tih navedenih multilateralnih pravnih akata redovito primjenjuju pri manipuliranju i prijevozu opasnih stvari u međunarodnom multimodalnom transportu i prometu i ona su usklađena s pravilima Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe (1980.).

Europski sporazum o prijevozu opasne robe cestom (ADR) sadržava ova najvažnija pravila: klasifikaciju opasnih stvari, o pojedinačnom i zajedničkom pakiranju opasnih stvari, o natpisima i listićima opasnosti na ambalaži opasnih stvari, o cestovnim prijevoznim sredstvima kojima se mogu transportirati pojedine opasne stvari, o odgovornosti prijevoznika (...). Operatori multimodalnoga transporta i prometa, kao i drugi aktivni pravni subjekti u vanjskoj trgovini, međunarodnom cestovnom prometu, međunarodom multimodalnom transportu (...) dužni su poduzimati propisane preventivne mjere sigurnosti prilikom pakiranja, manipuliranja i prijevoza opasnih stvari. Zašto? Zato što je zajedničko obilježje opasnih stvari to što one mogu ugroziti život i zdravlje ljudi, čovjekovu okolinu, floru, faunu, materijalna dobra i sigurnost prometa (...).

Na pitanje: Što su opasne stvari (tvari, roba)? odgovara se pojednostavnjeno: Opasne stvari (tvari, predmeti, roba) jesu one stvari (...) na koje se odnose određene zabrane ili ograničenja pri prijevozu, a klasificiraju se u devet klasa, i to: 1) Klasa 1: eksplozivne stvari i predmeti, 2) Klasa 2: plinovi, 3) Klasa 3: zapaljive tekućine, 4) Klasa 4: zapaljive krute stvari, 5) Klasa 5: oksidirajuće stvari, 6) Klasa 6: otrovne i infektivne stvari, 7) Klasa 7: radioaktivne stvari, 8) Klasa 8: nagrizajuće stvari i 9) Klasa 9: razne opasne stvari i predmeti.

3.10. Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta - TIR (TIR - 1959.)

Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta - TIR (franc. Transport international par route, engl. Transport International by

Road - TIR) ima posebnu važnost ne samo u kombiniranom međunarodnom cestovnom transportu i prometu nego jednako tako i u međunarodnom multimodalnome transportu i prometu.²⁵ Sukladno tome prema postavljenoj hipotezi može se ustvrditi da TIR - konvencija ima posebno važno mjesto u pravu multimodalnoga transporta i prometa.

Aktivnosti uz pojam i razvoj špediterova prava započele su odmah poslije Drugog svjetskog rata pod pokroviteljstvom Ekonomske komisije UN za Europu (engl. Economic Commission for Europe - ECE). Prvi TIR-sporazum sastavljen je 1949. godine između malog broja europskih država. Uspjeh te zamisli doveo je do prihvaćanja Carinske konvencije o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta - TIR, koju je 15. siječnja 1959. prihvatio Komitet Ekonomske komisije UN za Europu u Ženevi. TIR - konvencija stupila je na snagu 1960. godine.

Na osnovi petnaestogodišnjeg iskustava primjene TIR - konvencije, Revizijska konferencija pod pokroviteljstvom Ekonomske komisije UN za Europu (ECE) pripremila je i donijela 1975. godine novu verziju Carinske konvencije o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta - TIR, koja je stupila na snagu 1978. godine.

Carinsku konvenciju o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta - TIR iz 1975. godine ratificiralo je više od 50 država. Potpuno pokriva europski prometni sustav, ali i države Bliskog i Srednjeg istoka te Sjeverne Afrike. U prekomorskim regijama ugovorne stranke su Sjedinjene Američke Države, Kanada, Čile i Urugvaj.

Verzija Carinske konvencije o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta - TIR iz 1975. sadržava najvažnija pravila o međunarodnom multimodalnom transportu i prometu, koja omogućuju brze, sigurne, racionalne i ekološki primjerene procese multimodalne transportne i prometne industrije.

²⁵ O tome detaljnije cf.: 1) Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta - TIR, Uredba o ratifikaciji Carinske konvencije o međunarodnom prijevozu robe na osnovi karneta - TIR, Službeni list SFRJ od 25. ožujka 1961., 2) Karnet - TIR, V. dio FIATA Customs Clearance Manual (F.C.C.M.), Vol. 1, Zürich, 1992., 3) Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta-TIR, Carinski vjesnik, Institut za javne financije, Zagreb, 1994., 2-3, 4) Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na osnovi nostrifikacije o sukcesiji, Narodne novine - Međunarodni ugovori, 1992., 1, i 5) Zelenika, R.: Međunarodna špedicija: Osnovni i specijalni poslovi, Špediterovo pravo, Incoterms 1990., R.A.F.T.D., Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996., str. 139-154.

Temeljna je misija Carinske konvencije o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta - TIR da u najvećoj mogućoj mjeri pojednostavni, ubrza i olakša kretanje robe pod carinskim nadzorom u međunarodnoj robnoj razmjeni te da pruži potrebnu carinsku sigurnost i jamstvo državama kroz koje se prevoze, odnosno tranzitiraju carinske pošiljke. Najvažnija je pretpostavka optimalnog funkcioniranja carinskoga sustava Karneta - TIR u tome da se carinske formalnosti na carinskim prijelazima (tj. carinskim crtama na kojima se mijenjaju carinski sustavi...) maksimalno pojednostavne i ubrzaju te da transportni operatori mogu učinkovito upravljati robnim tokovima od "izvozne" carinarnice do "uvozne" carinarnice, odnosno od prodavatelja (izvoznika) do kupca (uvoznika), od vrata do vrata, od tvornice do tvornice, od proizvođača do potrošača. To, zapravo, znači da carinski sustav Karneta - TIR omogućuje međunarodni sustav carinske kontrole od "izvozne" carinske službe do "uvozne" carinske službe bez obzira na to koliko se nacionalnih carinskih sustava nalazilo između određenih "izvoznih" i "uvoznih" carinskih službi.

Carinski sustav Karneta - TIR nudi mnogobrojne prednosti nacionalnim carinskim upravama, ali jednako tako i svim aktivnim pravnim subjektima u vanjskotrgovinskim i prometnim sustavima, a prije svega izvoznicima, uvoznicima, prijevoznicima, špediterima, operatorima kombiniranoga i multimodalnoga transporta i prometa.²⁶

Da bi se omogućili brzi, sigurni, racionalni i ekološki prihvatljivi procesi međunarodnoga multimodalnoga transporta i prometa, uveden je 1987. godine novi multimodalni Karnet - TIR. On pruža dokaze o subjektima koji su odgovorni za prekršaje u sustavu - TIR i olakšava sporove između operatora multimodalnoga transporta i drugih aktivnih sudionika u sustavu međunarodnoga multimodalnoga transporta i prometa (...).

U elaboriranju ekonomskih i pravnih fenomena carinskoga sustava konvencionalnoga i multimodalnoga Karneta-TIR treba nekoliko rečenica posvetiti međuodnosu sustava Karneta -TIR i Europske unije. S tim u vezi treba predočiti nekoliko stvarnih činjenica: 1) Europska je unija jedinstveno tržište robe, usluga, kapitala (...), 2) Europska je unija jedinstven carinski sustav, 3) Carinski sustav Karneta - TIR ne primjenjuje se u Europskoj uniji i on je supstituiran posebnim sustavom prijevoznih postupaka, 4) između aktivnih sudionika trgovine, transporta i prometa te administracije (tj. državne uprave, državnih tijela i državnih institucija i organizacija) učinkovito funkcionira sustav elektroničke

²⁶ Opširnije o tome cf.: Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, op. cit., str. 141-154.

razmjene podataka i informacija (primjena EDIFACT-sustava...), 5) carinski sustav Karneta - TIR primjenjuje se između država članica Europske unije²⁷ i država izvan Europske unije (...).

U kreiranju, donošenju i operacionaliziranju pravila u okviru carinskoga sustava Karneta - TIR posebno je važna uloga Međunarodne unije za cestovni promet (engl. International Road Transport Union - IRU). Ta je unija 1995. godine izdala Upute prijevoznicima - korisnicima, kojima je dopuštena uporaba Karneta - TIR i Upute i pravila Međunarodne jamstvene organizacije glede uporabe listića predviđenih za operacije multimodalnoga transporta i prometa.²⁸

3.11. Konvencija o ujednačavanju nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu (Varšavska konvencija - 1929.)

U međunarodnom multimodalnom transportu i prometu veoma često sudjeluju zračni prijevoznici. Zbog te činjenice operatori multimodalnoga transporta i prometa trebaju poznavati temeljna pravila zračnoga prometnoga prava. Jedan od najvažnijih izvora toga prava jest Konvencija o ujednačavanju nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu iz 1929. godine, poznata kao Varšavska konvencija.²⁹

Konvencija o ujednačavanju nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu iz 1929. godine izmijenjena je i dopunjena u Haagu (28. rujna 1955., a stupila je na snagu 1. kolovoza 1959.),³⁰ Gvadalahari (18. rujna 1961., a stupila je na snagu 1. svibnja 1964.),³¹ Gvatemali (8. ožujka 1971., do danas taj Proto-

²⁷ Od 1. svibnja 2004. u Europskoj uniji djeluje 25 država kao punopravnih članica sa svim svojim posebnostima koje su uskladile s pravilima i standardima važećih direktiva Europske unije, i to: Austrija, Belgija, Cipar, Češka, Danska, Estonija, Finska, Francuska, Grčka, Italija, Irska, Latvija, Litva, Luksemburg, Mađarska, Malta, Nizozemska, Njemačka, Poljska, Portugal, Slovačka, Slovenija, Španjolska, Švedska i Velika Britanija.

²⁸ Cf. Zelenika, R.: Međunarodna špedicija..., op.cit., str. 153-154.

²⁹ Konvencija je donesena u Varšavi 12. listopada 1929., a stupila je na snagu 13. veljače 1933. Cf. Službene novine Kraljevine Jugoslavije br. 124 - XXXVII od 5. lipnja 1931. Republika Hrvatska je stranka Konvencije na osnovi notifikacije o sukcesiji, Narodne novine, 1995., 3.

³⁰ Cf. SL SFRJ - Dodatak: Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, 1959., 5; Narodne novine, 1995., 3.

³¹ Cf. SL SFRNJ - Međunarodni ugovori, 1978., 3; Narodne novine, 1995., 3.

kol nije stupio na snagu), Montrealu (25. rujna 1975., a dopunski protokoli br. 1 i 2 stupili su na snagu 15. veljače 1996., Dopunski protokol br. 4 stupio je na snagu 14. lipnja 1998.).³² Na diplomatskoj konferenciji u Montrealu 28. svibnja 1999. donesena je Konvencija o ujednačavanju nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, koja je nazvana Montrealskom konvencijom. Montrealska konvencija iz 1999. godine na suvremen način regulira odnose između aktivnih sudionika u međunarodnom zračnom transportu i prometu.

Konvencija o ujednačavanju nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu primjenjuje se u međunarodnom prijevozu putnika, prtljage i robe zrakoplovima. Pravilima Konvencije, uz ostalo, reguliraju se obveze i prava (i iz njih proizlaze i odgovornosti) između prijevoznika i korisnika prijevoza u međunarodnom zračnom prijevozu putnika, prtljage i robe.

Konvencija o ujednačavanju nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu (tj. Varšavska konvencija iz 1929. i Montrealska konvencija iz 1999. godine) sadržava ova najvažnija pravila i institute: definicije predmeta, prijevozne isprave (putna karta, prtljažnica i zrakoplovni teretni list), odgovornost prijevoznika, kombinirani i multimodalni prijevozi, zaključna pravila (...).

3.12. Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (1944.)

Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. godine³³ donesena je u Chicagu, pa je poznata kao Čikaška konvencija, više je puta mijenjana i dopunjivana (npr. u Buenos Airesu 1968., New Yorku 1971., Beču 1971., Montrealu 1974. i 1977...). Konvencija i drugi akti doneseni na osnovi nje reguliraju prava zračne slobode odnosno prava prelijetanja preko nacionalnih teritorija bez slijetanja i prava slijetanja u (ne)komercijalne svrhe.

U kreiranju, organiziranju i operacionaliziranju multimodalnih transportnih i prometnih pothvata operatori međunarodnoga multimodalnoga transporta trebali bi poznavati i pravila te Čikaške konvencije (...).

³² Cf. SL SFRJ - Međunarodni ugovori, 1978., 1; Narodne novine, 1995., 3. Napomena: Dopunski protokol br. 3. još nije stupio na snagu.

³³ Tu je Konvenciju donijela Međunarodna organizacija civilnoga zrakoplovstva (engl. International Civil Aviation Organization - ICAO), sa sjedištem u Montrealu. Cf. Narodne novine - Međunarodni ugovori, 1996., 1.

4. ZAKLJUČAK

Aktivnosti pravnih subjekata u multimodalnome prometnome sustavu su specifične i impliciraju posebna pravna pravila koja između određenih subjekata uređuju specifične odnose. Stoga se može zaključiti da sustav prava multimodalnoga prometa čini više ili manje samostalnih, ali kompatibilnih i komplementarnih, posebnih pravnih (pod)sustava. Mnogobrojne izvore prava multimodalnoga prometa moguće je klasificirati na primarne i sekundarne.

Primarni izvori prava multimodalnoga prometa su brojni, a zajedničko im je da su doneseni na međunarodnoj razini i zahtijevaju od aktivnih sudionika prometnih procesa da ih primjenjuju odnosno da vode računa o njihovom poštovanju pri napuštanju nacionalnih granica i ulasku na međunarodni prometni prostor. Među najvažnije primarne izvore odnosno multilateralne izvore prava multimodalnoga prometa spadaju: 1) Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe (1980.), 2) Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o teretnici (1924.), 3) Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (1978.), 4) Međunarodni pomorski kodeks o prijevozu opasne robe morem (IMDG - 1977.), 5) Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS - 1974.), 6) York-antwerpenska pravila (1974.), 7) Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (CO-TIF - 1980. i 1999.), 8) Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR - 1956.), 9) Europski sporazum o prijevozu opasne robe cestom (ADR - 1957.), 10) Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi Karneta - TIR (TIR - 1959.), 11) Konvencija o ujednačavanju nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu (Varšavska konvencija - 1929.) i 12) Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (1944.).

Budući da još uvijek ne postoji i djelotvorno ne funkcionira pravo multimodalnoga transporta i prometa kao pravni sustav, osim primarnih pravnih pravila i instituta takvoga prava, treba pratiti, poznavati i primjereno primjenjivati pravila pojedinih transportnih i prometnih prava, špediterskoga prava (...). Efikasan transportni i prometni sustav zahtijeva da u kreiranju, organiziranju i operacionaliziranju multimodalnih transportnih i prometnih pothvata operatori međunarodnoga multimodalnoga transporta poznaju i primjenjuju u praksi navedene konvencije i njihova pravila.

Summary

Ratko Zelenika^{*}Helga Pavlič Skender^{**}Sabina Kamnik Zebec^{***}

PRIMARY SOURCES OF LAW OF MULTIMODAL TRAFFIC

One of the specific characteristics of multimodal transport and traffic is that their operators, and the recipients of the commodities, are located in different states and that the traffic is performed with at least two different means of transportation, and at least two different branches of transport are involved in such a process. The operator of multimodal traffic, as the most important link in the organisational chain of such an enterprise, must be familiar with the numerous legal sources providing for the relations between legal subjects in any branch of traffic, i.e. with the legal rules that are important for the regulation of the relations among active participants in the communication systems at national and international levels. All legal sources of multimodal traffic can be divided into two main groups: primary and secondary sources of law of multimodal traffic. The subjects of the authors' research activity are the primary sources of multimodal traffic, i.e. the multimodal legal sources of multimodal traffic.

Key words: law, law on traffic, multimodal traffic, multilateral sources, law on multimodal traffic

^{*} Ratko Zelenika, Ph. D., Professor, Faculty of Economics, University of Rijeka, I. Filipovića 4, Rijeka

^{**} Helga Pavlič Skender, LL. M., Assistant, Faculty of Economics, University of Rijeka, I. Filipovića 4, Rijeka

^{***} Sabina Kamnik Zebec, LL. M., Assistant, Faculty of Civil Engineering, University of Maribor, Smetanova 17, Maribor, Slovenia