

PRAVNI UČINAK INSTITUTA IZUZETIH OPASNOSTI I INSTITUTA SLUČAJEVA POSEBNIH OPASNOSTI U MULTIMODALNOM PRIJEVOZU

Mr. Dragan Bolanča
asistent Pravnog fakulteta
u Splitu

UDK 347.763.14:656
stručni rad
primljeno(received):13.10.1992.

Institut slučajeva posebnih opasnosti (engl. special risks) i institut izuzetih opasnosti (engl. excepted perils) predstavljaju važan korektiv odgovornosti prijevoznika, jer znatno korigiraju, odnosno ublažuju, temelje odgovornosti prijevoznika u svim granama prijevoza, (osim zračnog) i svim vrstama prijevoza. Stoga tu beneficiju nalazimo i kod multimodalnog (mješovitog, kombiniranog) prijevoza, kao prijevoza sui generis, jer to proizlazi analizom važećih rješenja unimodalnih konvencija u saobraćajnom pravu, Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980. (koja još nije stupila na snagu), te autonomnih izvora (kodificirana jedinstvena pravila i formularno pravo). Pri tome je prima facie vidljivo da se konvencijski instrument i autonomni izvori prvenstveno oslanjaju na pomo- rskopravna načela tj. na Hamburška, odnosno Haško - Visbyjska, pravila.

1. UVOD

U sklopu problema koji se pojavljuju u vezi s prijevozom stvari jedno od nesumnjivo najvažnijih mjesta zauzima institut odgovornosti prijevoznika. Pod ugovornom odgovornošću u smislu imovinskog

prava podrazumijeva se dužnost naknade štete za neispunjenje ugovorne obveze. O sadržaju odnosnog ugovora ovisi o kojim se obvezama radi.

Kod prijevoza stvari prijevoznik (vozar) preuzima na sebe dvije glavne obveze: da stvar primljenu na prijevoz na određitu preda primaocu u stanju i količini kako ju je primio, te da je preda na vrijeme. Prema tome, prijevoznik odgovara za manjak, gubitak, za oštećenje stvari i za zakašnjenje.

U svrhu ekskulpacije prijevoznici se u praksi obilato koriste pozivanjem na posebne povlaštene okolnosti koje im pružaju veće mogućnosti za oslobođenje od odgovornosti. Te su okolnosti poznate u svim granama unimodalnog prijevoza, osim zračnog, i to u vidu instituta slučajeva posebnih opasnosti (u kopnenom prijevozu i unutrašnjoj plovidbi) te instituta izuzetih opasnosti (u pomorskoj plovidbi).

U ovom radu analiziramo pravni učinak toga instituta u multimodalnom prijevozu kao prijevozu sui generis koji se odvija uzajamnom suradnjom prijevoznika u kombinaciji raznih grana prometa.

2. PRIJEVOZ STVARI KOPNOM

Zakon o obveznim odnosima Republike Hrvatske (u daljem tekstu - ZOO)¹ sadrži u glavi XIV odredbe ugovora o prijevozu. Pored općih odredaba (čl.648-652) u posebnom se odjeljku uređuje ugovor o prijevozu stvari (čl.653-680). Odgovarajući se propisi ZOO-a primjenjuju na sve grane prijevoza ako zakonom za pojedine grane nije drugačije određeno (vidi čl.652). To znači da će se primjenjivati specifične norme iz posebnih zakonskih regulativa za pojedine grane

1 Zakonom o preuzimanju Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine" br.53/91) preuzet je 8. listopada 1991.god. kao republički Zakon o obveznim odnosima ("Službeni list SFRJ" br.29/78, 39/85 i 57/89).

prijevoza, te supsidijarno rješenja iz ZOO-a. Napominjemo da u Republici Hrvatskoj u svim granama prijevoza postoje posebni zakonski propisi, osim u cestovnom prometu.

Objektivna (kauzalna) odgovornost prijevoznika s taksativno nabrojenim razlozima za ekskulpaciju u našem se pravu dosljedno primjenjuje u prijevozu stvari kopnom.

Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu Republike Hrvatske (u daljem tekstu Zakon o željezničkom prometu)² predviđa takvu odgovornost u čl.66³ naslanjajući se na odredbu čl.27.st.2 Međunarodne konvencije o prijevozu robe željeznicama (fran. Convention international pour le transport des marchandises par chemin de fer - CIM), Bern, 1890.god. tj. na njenu Sedmu reviziju iz 1970.god.(CIM 1970)⁴. U međuvremenu je donesena nova Konvencija o međunarodnom prijevozu željeznicama (fran. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires - COTIF) u Bernu 1980.god. koja sadrži Dodatak B - Jedinstvena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (fran. Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises - CIM 1980.)⁵ koja u pogledu temelja odgovornosti željezničkog

-
- 2 Vidi Zakon o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti prometa i veza, koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni ("Narodne novine" br.53/91), na temelju kojeg se Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu ("Službeni list SFRJ" br.2/74, 17/90) od 8. listopada 1991.god. primjenjuje kao republički zakon.
 - 3 Željeznički prijevoznik odgovara objektivno za gubitak ili oštećenje stvari i za prekoračenje dostavnog roka (za zakašnjenje u prijevozu) osim "ako dokaže da je šteta nastala zbog radnja ili propusta korisnika prijevoza, svojstava stvari ili nekih drugih uzroka koji se nisu mogli predvidjeti, izbjeći ili ukloniti".
 - 4 Tekst Konvencije CIM 1970. vidi u "Službenom listu SFRJ - Međunarodni ugovori" br.56/71.
 - 5 Stupanjem na snagu COTIF Konvencije prestao je važiti CIM 1970. Kako je još bivša Jugoslavija 1982.god. ratificirala tu Konvenciju ("Službeni list SFRJ -Međunarodni ugovori" br.8/84), valja razmišljati i o potrebi usklađivanja normi

prijevoznika ne donosi nikakve promjene u odnosu na CIM 1970. (vidi čl.36.st.2 CIM-a 1980).⁶

U cestovnom prometu, kao što je već navedeno, ne postoje posebni zakonski propisi o ugovornim odnosima iz prijevoza stvari, jer je naš zakonodavac iz niza saveznih zakona u oblasti prometa i veza nehotice propustio preuzeti i Zakon o ugovorima o prijevozu u cestovnom prometu (u daljem tekstu Zakon o cestovnom prometu)⁷ koji u odredbi čl.93 ima gotovo identičnu formulaciju kod reguliranja odgovornosti prijevoznika, kao i Zakon o željezničkom prometu. Ta odredba je u skladu s odredbom čl.17.st.1-3 Konvencije o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (fran.Convention relative au contrat de Transport International de Marchandises par Route - CMR), donesene u Ženevi 1956. god.⁸

Dakle, zbog nehotećnog propusta zakonodavca ne postoji lex specialis u cestovnom prometu, pa bi se u judikaturi kod cestovnog prijevoza stvari morale primjenjivati odgovarajuće odredbe ZOO-a, kojima se također propisuje objektivna (kauzalna) odgovornost prijevoznika za gubitak, oštećenje i zakašnjenje, jer prijevoznik odgovara na temelju same činjenice prouzročene štete, osim u tri slučaja.⁹

domaćeg prava s odredbama COTIF-a 1980.

6 Tekst Dodatka B COTIF-a 1980. na francuskom i hrvatskom jeziku vidi u "Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja", Zagreb, 1982, br.93 (str.4-47), br.94 (str.2-39) i br.95 (str.2-40).

7 Vidi "Službeni list SFRJ" br.2/74 i 83/87.

8 Tekst CMR-a 1956. vidi u "Službenom listu FNRJ -Međunarodni ugovori" br.11/58.

9 U cilju ekskulpacije cestovni prijevoznik mora dokazati da je šteta prouzročena radnjom ovlaštene osobe, svojstvima pošiljke ili stranim uzrocima koji se nisu mogli predvidjeti ni izbjeći, ni otkloniti (vidi čl.671.st.1 ZOO-a).

Ipsa facto iz navedenog proizlazi da u kopnenom prijevozu prijevoznik odgovara po principu relativnog kauzaliteta, jer postoje razlozi koji ga oslobađaju od odgovornosti.¹⁰ Onus probandi o postojanju jednog od ekskulpacionog razloga leži na prijevozniku koji mora dokazati uzročnu vezu između toga razloga i štete, a što u praksi često izaziva poteškoće.

Međutim, inače temelj stroge odgovornosti kopnenog prijevoznika, znatno je korigiran institutom tzv. posebnih opasnosti. To su specifični rizici kojima je roba izložena tijekom prijevoza, a koji po svom intenzitetu prelaze onaj koji se smatra normalnim u transportu. Stoga se kopnenom prijevozniku pružaju veće mogućnosti oslobođenja od odgovornosti.

U čl.68 Zakona o željezničkom prometu taksativno se nabrajaju posebne opasnosti koje mogu biti uzrokom gubitka ili oštećenja stvari (prema tome se ne predviđa primjena ovog instituta za štete od zakašnjenja, za prekoračenje dostavnog roka).¹¹ Sličnu

10 CMR 1956. za razliku od CMI-a 1970. sadrži izričitu odredbu o odgovornosti za stanje vozila. Prema toj odredbi za defektno stanje vozila prijevoznik iznimno odgovara po principu apsolutnog kauzaliteta (vidi čl.17.st.3).

11 Te posebne opasnosti su sljedeće: 1. prijevoz u otvorenim kolima na temelju postojećih propisa ili sporazuma s pošiljaocem navedenim u tovarnom listu; 2. stvari nisu upakirane ili nisu dovoljno upakirane pa su zbog tog nedostatka po svojoj naravi izložene gubitku ili oštećenju; 3. tovari ili istovaruje pošiljalac, odnosno primalac na temelju postojećih propisa ili ugovora, a gubitak ili oštećenje nastaje u vezi s utovarenom stvari, neispravnim tovaranjem i istovarom; 4. narav stvari koja je po svojim svojstvima osobito izložena potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju zbog lomljenja, rđanja, truljenja, mraza, topline, curenja, sušenja, rasipanja i sl; 5. stvari koje su inače isključene iz prijevoza ili se primaju na prijevoz uz posebne uvjete; 6. žive životinje koje su inače u prijevozu izložene posebnoj opasnosti; 7. prijevoz živih životinja ili drugih stvari koji se mora obaviti uz pratnju, ako gubitak ili oštećenje nastanu zbog toga što pratitelj propusti ukloniti opasnost u vezi s prijevozom te pošiljke. Navedena odredba je u skladu s odredbom čl.27.st.3 CIM-a 1970. I CIM 1980. zadržava taj institut, a jedina promjena je u sadržaju slučaja posebnih opasnosti pod c (usporedi čl.27.st.3 c CIM 1970. i čl.36.st.3 e CIM 1980.), jer nova Konvencija izostavlja odredbu prema kojoj se željeznica

odredbu, nužno korigiranu specifičnostima cestovnog prijevoza, sadrži i Zakon o cestovnom prometu (čl.94 i čl.96 tog zakona, te čl.17.st.4 CMR 1956). Budući da taj zakon još uvijek nije na snazi u Republici Hrvatskoj, supsidijarno se primjenjuju odredbe ZOO-a. Ali, ZOO ne spominje specifičan institut posebnih opasnosti, pa de lege lata cestovni prijevoznik ne može ublažavati svoju odgovornost kao i željeznički, iako se cestovni promet, u sklopu kopnenog prijevoza, zasniva na sličnim osnovama uređenja odnosa kao i željeznički promet. Omaška legislature manifestira se samo u unutrašnjem cestovnom prometu, dok je u međunarodnom prijevozu robe cestom (vidi čl.1.st.1 CMR-a 1956.) moguće primijeniti taj institut.

Za kopnenog prijevoznika osobito je povoljno što mu je za pretpostavku neodgovornosti dovoljno dokazati da je šteta, uz normalno odvijanje prometa, mogla nastati od nabrojanih uzroka, tj. zahtijeva se samo mogućnost uzročne veze. Na korisniku prijevoza tada je teret dokaza da je uzrok štete neka okolnost izvan instituta posebnih opasnosti, ili da šteta uopće nije mogla nastati zbog okolnosti posebnih slučajeva, te da pruži za to uvjerljive dokaze. Očigledno je da nosilac prava dolazi u teži položaj.¹²

mogla osloboditi od odgovornosti za "utovar u kola s manom koja je vidljiva za pošiljaoca" - detaljnije Branislav Nadvornik: Unapređenje međunarodnog željezničkog transporta (Konvencija COTIF), "Privredno pravni priručnik", Beograd, 1985, br.10, str.32.

- 12 Poblizje Ivo Grabovac: Prijevoz stvari s više prijevoznika, Split 1976, str.36-37 i str.41; Branko Jakaša: Komparativni prikaz odgovornosti vozara za prijevoz robe u pojedinim granama saobraćaja, "Privreda i pravo", Zagreb, 1978, br.3, str. 18-19 i str. 26; Branislav Nadvornik: Oslobodenje odgovornosti prijevoznika u cestovnom (drumskom) transportu stvari, "Privredno pravni priručnik", Beograd, 1978, str.20; Donald A.E.:CMR - An Outline and its History - Goods to and from the Continent, "European Transport Law", 1976, br.2, str.176; Loewe Roland: Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), "European Transport Law", 1976, br.3-4, str.369.

3. PRIJEVOZ STVARI MOREM I NA UNUTRAŠNJIM VODAMA

U prijevozu stvari morem i na unutrašnjim vodama, prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Republike Hrvatske (u daljem tekstu Plovidbeni zakon)¹³, brodar odgovara po principu pretpostavljene krivnje (dužnost postupanja s "pažnjom urednog broдача", vidi čl.458 i čl.553). Pored toga brodar pomorskog broда može se pozvati i na tzv. institut izuzetih slučajeva, koji za njega također predstavlja mogućnost povlaštenog oslobođenja od odgovornosti u taksativno nabrojenim situacijama¹⁴. Broдарu je dovoljno da dokaže uzročnu vezu (ipak nije dostatna samo mogućnost, vjerojatnost uzročne veze kao u kopnenom prijevozu) između nekog izuzetog slučaja i štete, što dovodi do pretpostavke da ne odgovara, a korisniku prijevoza preostaje jedino pravo da dokaže osobnu krivnju

13 Vidi Zakon o preuzimanju saveznih zakona u oblastima pomorske i unutrašnje plovidbe koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni ("Narodne novine" br.53/91), kojim se Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Službeni list SFRJ" br.22/77, 13/82, 30/85, 80/89, 29/90) od 8. listopada 1991. god. primjenjuje kao zakon Republike Hrvatske.

14 U čl.556.st.1 Plovidbenog zakona, po uzoru na čl.4.st.2, (c)-(p) Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles 1924. (Haška pravila) spominju se ti izuzeti slučajevi: 1. skrivena mana broда ili njegova nesposobnost za plovidbu, ako je broдар na vrijeme pažnjom urednog broдача nastojao osposobiti broд za plovidbu; 2. viša sila, pomorske nezgode, ratni događaji, međunarodni zločini na moru, nemiri i pobune; 3. sanitarna ograničenja ili druge mjere i radnje državnih organa; 4. radnje i propusti krcatelja ili osoba ovlaštenih da raspolažu teretom ili osoba koje rade za njih; 5. obustava rada, odnosno štrajk, masovno isključenje radnika s posla ili bilo koje druge smetnje koje potpuno ili djelomično sprečavaju rad; 6. spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi i imovine na moru; 7. skretanje broда (devijacija) u slučajevima spašavanja ili pokušaja spašavanja te zbog drugih opravdanih razloga; 8. prirodni gubitak u masi ili obujmu tereta te oštećenje ili gubitak koji nastaje zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta i 9. nedovoljno pakiranje ili nejasne, odnosno nedovoljno trajne, oznake na teretu. Tekst Haških pravila vidi u "Službenom listu FNRJ - Međunarodni ugovori" br.7/59.

bordara ili komercijalnu krivnju osoba kojima se brodar služio u svom poslovanju (svjetska judikatura općenito prihvaća stajalište po kojem se pod osobnom krivnjom pravne osobe podrazumijeva krivnja fizičkih osoba koje u pravnoj osobi obavljaju rukovodeće funkcije i imaju po svojem položaju ovlaštenje odlučivanja). Zapravo, preko instituta izuzetih slučajeva prihvaća se načelo dokazane krivnje brodara, koje je za njega kao štetnika povoljnije u odnosu na opći koncept pretpostavljene krivnje.¹⁵

Brodaru unutrašnje plovidbe stoji na raspolaganju institut posebnih opasnosti, poznat iz prijevoza stvari kopnom, sa svim već opisanim blagodatima, jer on neće odgovarati za štetu ako prikaže vjerojatnim da je šteta mogla nastupiti zbog jednog od razloga nabrojanih u čl.557 Plovidbenog zakona.¹⁶ Međutim, brodar se neće osloboditi odgovornosti na osnovi navedenih slučajeva ako korisnik prijevoza dokaže da šteta nije nastala iz razloga na koje se brodar poziva.

15 Tako Branko Jakaša: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, 3.knjiga, svezak II, Čakovec, 1983, str.65; Vladislav Brajković i dr.: Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Zagreb, 1981, str.231; Ivo Grabovac: Odgovornost prijevoznika, Split, 1989, str.234.

16 Slučajeve posebnih opasnosti čine: 1. smještaj tereta na palubi, ako je takav način slaganja ugovoren i naveden u prijevoznoj ispravi (teretnici ili tovarnom listu); 2. pomanjkanje ili slabo stanje ambalaže za teret koji je po svojoj naravi podložan rasturu ili oštećenju, a nije uopće ili je loše pakiran; 3. ukrcavanje od krcatelja ili iskrcavanje od primaoca; 4. prijevoz u plombiranom skladištu broda, uz uvjet da je skladište plombirao krcatelj i da su plombe neoštećene u trenutku predaje primaocu; 5. narav robe koja je po svojim svojstvima osobito podložna oštećenju, manjku ili gubitku, a osobito zbog loma, rđanja, truljenja, sušenja, curenja, normalnog rastura ili djelovanja glodavaca i 6. prijevoz živih životinja. Zakonsko rješenje prizeto je iz 16 Nacrta Konvencije o ugovoru o prijevozu robe u unutrašnjoj plovidbi (fran. *Projet de Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure -CMN*) Ženeva, 1958 - vidi "Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja", Zagreb, 1968, br.38, str.23-25, te Vreede P.P.: *Combined Transport - Inland Navigation*, "European Transport Law", 1975, br.5, str.675.

Ako bismo uspoređivali oba instituta (posebne opasnosti i izuzete slučajeve), mogli bismo konstatirati da će prijevoznik putem instituta posebnih opasnosti lakše dokazivati samo mogućnost, tj. vjerojatnost uzročne veze između slučaja i štete u odnosu na dužnost dokazivanja uzročne veze u sklopu izuzetih slučajeva. Ali, korisniku prijevoza (imaocu prava) bit će zato lakše oboriti pretpostavku o neodgovornosti koja nastupa primjenom mehanizma posebnih opasnosti, nego takvu pretpostavku u sustavu izuzetih slučajeva kada je potrebno dokazivati krivnju brodar, odnosno osoba za čije radnje i propuste brodar odgovara.¹⁷

4. PRIJEVOZ STVARI ZRAKOM

Obiter dicta, za razliku od drugih grana prijevoza, u prijevozu stvari zrakom prijevozniku ne stoji na raspolaganju specifičan institut posebnih opasnosti odnosno izuzetih slučajeva, što u praksi automatski znači stanovito pooštrenje odgovornosti. Inače, zračni prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje,¹⁸ jer prema odredbi čl.85.st.2 Zakona o obveznim i osnovnim materijalnopравnim odnosima u zračnoj plovidbi Republike Hrvatske (u daljem tekstu - Zakon o zračnoj plovidbi)¹⁹ prijevoznik neće odgovarati "ako dokaže da

17 Grabovac, o.c, str.234.

18 Tako Branko Jakaša: Kopneno i zračno saobraćajno pravo, Zagreb, 1969, str.444; Ivo Grabovac: Temelj odgovornosti zrakoplovnog poduzetnika, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", 1973, br.X, str.64. Mišljenje da je i tu u pitanju kauzalna odgovornost zastupaju Branislav Nadvornik: Odgovornost cestovnog (drumskog) prijevoznika u transportu stvari, "Privredno pravni priručnik", Beograd, 1978, br.1, str.50, te Borislav Blagojević -Vrleta Krulj: Komentar Zakona o obligacionim odnosima, knjiga II, Beograd, 1980, str.161.

19 Vidi Zakon o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti prometa i veza, koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni ("Narodne novine" br.53/91) na temelju kojeg se Zakon o obveznim i osnovnim materijalnopравnim odnosima u zračnoj plovidbi ("Službeni list SFRJ" br.22/77, 12/85) od 8. listopada 1991.god. primjenjuje kao republički zakon.

su on ili osoba koja je po njegovu nalogu ili za njegov račun radila na izvršenju prijevoza poduzeli sve potrebne mjere da se šteta izbjegne, ili ako dokaže da nije bilo moguće te mjere poduzeti".²⁰

5. IZUZETE OPASNOSTI I POSEBNE OPASNOSTI U MULTIMODALNOM PRIJEVOZU STVARI

U prijevozu stvari (robe) često je potrebna suradnja više prijevoznika, jer jedan prijevoznik nije u stanju izvršiti cjelokupnu prijevoznu obvezu zbog različitih faza prijevoza, razlika u tehnologiji te zbog ekonomskih razloga. Ukoliko se uzajamna suradnja prijevoznika odvija u kombinaciji raznih grana prometa, onda govorimo o multimodalnom (mješovitom, kombiniranom) prijevozu.²¹ Za taj je prijevoz, u smislu prijevozno pravnog posla, potrebno da se odvija u okviru najmanje dvije grane prometa, da postoji jedinstveni ugovor za cijelu prijevoznu relaciju i jedna jedinstvena isprava.²²

20 Zakonsko rješenje oslanja se na odredbu čl.20 Konvencije za izjednačenje nekih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom (engl. Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air), Varšava, 1929. (tekst Varšavske konvencije vidi u "Službenom listu FNRJ" - Međunarodni ugovori" br.6/59.

21 Smatramo da navedeni izrazi predstavljaju sinonime - isto Ivo Grabovac: Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza stvari, Split, 1986, str.5; Miroslav Vurdelja: Multimodalni prijevoz - nesuglasnost glede nazivlja, "Zakornost", Zagreb, 1991, br.6, str.717-718; Drago Pavić: Prijevoz kontejnerima, Zagreb-Čakovec, 1983, str.171. Vidi također "Pomorski leksikon", Zagreb, 1991, str.482. Vesna Polić-Ćurčić razlikuje kombinirani prijevoz u tehnološkom smislu od kombiniranog prijevoza u pravnom smislu kojeg naziva multimodalnim (Pojam kombiniranog i multimodalnog prijevoza "Privreda i pravo", Zagreb, 1992, br.1-2, str.52-53). Ljubomir Predojević ističe da se multimodalni (viševersni) prijevoz nerijetko, premda ne i u svemu opravdano, poistovjećuje s mješovitim prijevozom (Pomorski poslovni rječnik, Opatija, 1988, str.518).

22 Grabovac, o.c., str.5; Pavić, o.c., str.5. Ukoliko se uzajamna suradnja prijevoznika odvija u okviru iste grane prometa, onda govorimo o direktnom (izravnom, pomorskom prijevozu, u prijevozu unutrašnjim vodama i željezničkom prijevozu)

a) Multimodalni prijevoz u sistemu današnjeg saobraćajnog prava

aa) Kopneni prijevoz - Naš Zakon o željezničkom prometu sadrži propise o primjeni prava u mješovitom prijevozu. Prema odredbi čl.76, ako se na temelju ugovora s pošiljaocem prijevoz obavlja uz sudjelovanje prijevoznika iz raznih grana prometa, prijevoznik koji je sklopio ugovor odgovara za štetu prema onim propisima o naknadi štete što vrijede za prijevoznika na čijem dijelu puta nastane šteta. Ako se željeznica bez znanja pošiljaoca u izvršenju ugovorne obveze prijevoza koristi prijevoznicima iz drugih grana prometa, prijevoznik koji je sklopio ugovor odgovara za štetu prema odredbama tog Zakona bez obzira na čijem dijelu puta šteta nastane, ako je to povoljnije za korisnika prijevoza.

CIM 1970 u čl.2 sadrži odredbe o mješovitim prijevozima u kojima se navodi da će se na prijevoze drugim prometnim sredstvima primijeniti također željezničko pravo, s odstupanjima koja su neminovna zbog različitosti načina prijevoza, osim propisa o odgovornosti gdje će uvijek doći do primjene isključivo željezničko pravo (čl.2)²³. Za pomorski prijevoz, međutim, CIM 1970. je u odredbi čl.63 predvidio posebne odredbe o odgovornosti u prometu željeznica-more, a one se oslanjaju na Haška pravila. Međutim, u navedenom čl. CIM-a nisu taksativno nabrojani svi razlozi osobođenja odgovornosti prijevoznika što ih predviđaju Haška pravila, nego samo oni za koje se smatralo da nisu obuhvaćeni čl.27 CIM-a o odgovornosti

ili o uzastopnom prijevozu (u zračnom i cestovnom prijevozu).

23 Za primjenu tog propisa potrebno je da se ispune ovi preduvjeti: da se prijevoz obavi na temelju jedne prijevozne isprave, da se radi o automobilskim ili plovidbenim linijama, da te linije vrše redoviti promet, da navedene linije nadopunjuju prijevoze željeznicom, da se njima obavlja međunarodni promet i da linije koje ispunjavaju navedene uvjete budu upisane u spisak koji se vodi na temelju CIM-a - vidi Jakaša, o.c, str.556.

za željeznički prijevoz.²⁴ U tom pogledu CIM 1980. zadržava identična rješenja (vidi čl.3.st.3. i čl.48).

Zakon o cestovnom prometu sadrži jednake norme o mješovitom prijevozu kao is spomenuti Zakon o željezničkom prometu (vidi čl.110). CMR ne regulira mješoviti prijevoz, niti se primjenjuje za vrijeme prijevoza u drugim granama prometa. Navedeno posebice proizlazi iz odredaba čl.2.st.1 CMR-a²⁵ jer, ispunjenjem zakonskih pretpostavaka iz te odredbe, odgovornost cestovnog prijevoznika za štete koje su se dogodile za vrijeme prijevoza drugim granama

24 Reproducirat ćemo neke dijelove čl.48 CIM-a 1980. Razlozi za oslobodjenje od odgovornosti su: a) postupci, nehat ili pogreške zapovjednika, člana posade, pilota (peljara) i osoba u službi prijevoznika zaposlenih u plovidbi ili upravi brodom; b) nesposobnost broda za plovidbu, ako prijevoznik dokaže da ta nesposobnost nije nastupila zbog nedostatka njegove nedovoljne brižljivosti (dužne pažnje) da brod osposobi za plovidbu, ili da ga opskrbi opremom, posadom i potrebnim namirnicama, ili da sve prostorije broda, u koje se stvari krcaju, podesi i dovede u ispravno stanje tako da budu sposobne za smještaj, prijevoz i čuvanje stvari; c) požar, ako prijevoznik dokaže da nije prouzročeni njegovim postupkom ili krivnjom zapovjednika, posade, pilota (peljara) ili osoba u njegovoj službi; d) opasnosti, nezgode ili nesreće na moru i u drugim plovnim vodama; e) spašavanje ili pokušaj spašavanja života ili spašavanja dobara na moru; f) smještaj stvari na palubi, ako je pošiljalac za to dao svoj pristanak u tovarnom listu i ako se stvari ne prevoze u vagonima...Prijevoznik odgovara i u navedenim slučajevima ako imalac prava dokaže da je šteta nastala krivnjom prijevoznika, zapovjednika broda, člana posade, pilota (peljara) ili osoba u njegovoj službi zbog nekog durgog skrivljenog ponašanja ili propusta koji nije naveden pod a).

25 Prema tom propisu, kad se cestovno vozilo zajedno s teretom prevozi dijelom puta morem, željeznicom, unutrašnjim plovnim putovima ili zračnim putem, uz uvjet da se roba ne istovaruje iz cestovnog vozila, načelno se na cijeli prijevoz primjenjuju odredbe CMR-a. Međutim, CMR se neće primijeniti ako se dokaže da štetu nije svojim djelom prouzročio cestovni prijevoznik i da šteta proizlazi iz događaja koji se mogao zbiti u toku ili iz razloga prijevoza drugim prijevoznim sredstvom, te ako postoje kogentni propisi o odgovornosti vozara, odnosno grane prometa - detaljnije o tome Branko Jakaša: Komentar Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Zagreb, 1976, str.329-330; Branislav Nadvornik: Multimodalni prijevoz stvari (robe) s posebnim osvrtom na Konvenciju od 1980.godine, "Privredno pravni priručnik", Beograd, 1984, br.3, str.33; Donald, o.c.,str.171; Loewe, o.c., str.330-331.

prometa prosuđivat će se u skladu s načelima odgovornosti koja vrijede za tu granu prometa. Naime, cestovna vozila, za razliku od većine drugih transportnih sredstava, često se natovarena prevoze drugim transportnim sredstvima. CMR je imala u vidu takve slučajeve, propisujući u čl.2 prije svega pitanje odgovornosti u takvim slučajevima.

ZOO uređuje općenito odnose iz svih grana prijevoza, ne razlikujući ih po vrstama, pa se stoga posebno ne spominju i ne odvajaju izravni (direktni) i mješoviti prijevozi. Kod mješovitog prijevoza u cestovnom prometu može se primijeniti odredba čl.677.st.1 ZOO-a, koja se odnosi na sudjelovanje više prijevoznika u prijevozu pošiljke.²⁶ Naime, ta se odredba odnosi na jedinstveni prijevoz uz sudjelovanje potprijevoznika, a odgovornost i dalje snosi glavni prijevoznik, što upravo odgovara naravi mješovitog prijevoza. Cestovni je prijevoznik u ugovornom odnosu s pošiljaocem pošiljke, ali se njihova prava i obveze ne mijenjaju ni onda kada prijevoznici raznih grana prometa, u okviru jedinstvenog posla, kao stvarni prijevoznici izvršavaju potprijevozne obveze. Odnosi cestovnog prijevoznika kao ugovornog prijevoznika i ostalih prijevoznika regulirani su u pravilu posebnim ugovorima koji su res inter alios acta za korisnika prijevoza.²⁷ Kako je u pitanju slobodno služenje drugim prijevoznicima od strane cestovnog prijevoznika, a ZOO expressis verbis ne navodi kakva je njegova odgovornost u tom slučaju, treba se poslužiti analogijom iz propisanih rješenja u drugim granama prijevoza. To znači da treba voditi računa o posebnoj zaštiti korisnika prijevoza

26 Čl.677.st.1. ZOO-a navodi da prijevoznik koji povjeri nekom drugom prijevozniku potpuno ili djelomično izvršenje prijevoza pošiljke što ju je primio na prijevoz ostaje i dalje odgovoran za njezin prijevoz od primitka do predaje, ali ima pravo na naknadu od prijevoznika kojem je pošiljku povjerio.

27 Ivo Grabovac: Sudjelovanje više vozara u prijevozu stvari prema Zakonu o obveznim odnosima (usporedba s raznim granama prijevoza), "Privredno pravni priručnik", Beograd, 1984, br.5, str.32-33; Ivan Bukljaš - Boris Vizner: Komentar Zakona o obveznim (obligacionim) odnosima, 3.knjiga, Zagreb, 1979, str.2076.

koji se nije suglasio s mješovitim prijevozom, pa mu omogućiti izbor propisa o naknadi štete koji su za njega povoljniji.

ab) Plovidbeni prijevoz - U čl.662 Plovidbenog zakona postoje odredbe o mješovitim prijevozima. Predviđa se slučaj kada se brodar koji prevozi, ugovorom o prijevozu stvari obvezao na organiziranje mješovitog prijevoza. Brodar koji se obvezao ugovorom o prijevozu na pribavljanje usluga drugih brodara ili prijevoznika, dužan ih je pronaći pažnjom urednog broдача, jer odgovara za njihov izbor (culpa in eligendo). Plovidbeni zakon se primjenjuje samo na prijevoz brodovima (čl.663). To znači da, kada se ugovorom unaprijed brodar obvezao organizirati prijevoze u drugim granama prijevoza, odgovara za plovidbeni dio, za svoj dio puta, prema odredbama Plovidbenog zakona, te za izbor drugih prijevoznika. Ostali, daljnji prijevoznici koji pristupaju ugovoru o prijevozu odgovaraju korisniku prijevoza prema odredbama konkretne grane prijevoza²⁸. Dakle, Plovidbeni zakon i ne pokušava riješiti opću problematiku mješovitih prijevoza, jer relevantni međunarodni instrumenti u pomorskom prijevozu ne sadrže odredbe o mješovitom prijevozu. Isto je tako i na području unutrašnje plovidbe. Međutim, u pomorskoj praksi kod mješovitog prijevoza kao osnova ugovora služi pomorska direktna teretnica (eng. Through Bill of Lading) pri čijoj je upotrebi općenito prihvaćeno stajalište da se norme pomorskog prava primjenjuju samo na pomorski dio puta.

ac) Zračni prijevoz - Zakon o zračnoj plovidbi, kod prijevoza putem vozara više grana prometa, usvaja istovjetno načelo o primjeni prava kao i Zakon o željezničkom prometu te Zakon o cestovnom prometu (vidi čl.110). Varšavska konvencija propisuje da će se kod mješovitih prijevoza, izvršenih dijelom zrakom, a dijelom drugim prijevoznim sredstvima, njezine odredbe primijeniti samo na prijevoz

28 Grabovac, o.c., str.36; Branko Jakaša: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, 3.knjiga, svezak III, str.144-145.

zrakom, ako se na takav prijevoz primjenjuje Konvencija (čl.31.st.1). Kako se Varšavska konvencija primjenjuje samo na međunarodne prijevoze (čl.1), za primjenu gornje odredbe potrebno je da dio mješovitog prijevoza koji se odnosi na prijevoz zrakom, bude međunarodni. Prema st.2.čl.31 dopušta se sloboda u ugovornom reguliranju prijevoza koji se obavlja drugim granama prometa, pod uvjetom da se odredbe te Konvencije primjenjuju na zračni prijevoz.²⁹

b) Multimodalni prijevoz u Konvenciji N o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe

Premda važeće unimodalne konvencije predviđaju mogućnost mješovitog prijevoza, njihove norme u tom pogledu karakterizira nepotpunost i neadekvatnost suvremenim potrebama, jer one ne definiraju mješoviti prijevoz u smislu posebnog prijevoznog posla. Ta je činjenica na međunarodnom polju rezultirala donošenjem Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu (engl. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods - u daljem tekstu Multimodalna konvencija, Ženeva 1980.god).³⁰

Ugovorne stranke iz ugovora o multimodalnom prijevozu³¹ jesu poduzetnik mješovitog prijevoza (engl. multimodal transport operator - MTO)³² i pošiljalac (engl. consignor).³³ Poduzetnik multimodalnog

29 Vidi Miodrag Trajković: Vazduhoplovno pravo, Beograd, 1981, str.46, te Stojan Cigoj: Transportno pravo, Ljubljana, 1987, str.147.

30 Tekst Multimodalne konvencije vidi u "Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja", Zagreb, 1980, br.87, str.3-60.

31 Međunarodni multimodalni prijevoz jest prijevoz robe na najmanje dva različita načina prijevoza na temelju ugovora o multimodalnom prijevozu iz mjesta u državi gdje je poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzeo robu do mjesta određenog za predaju u drugoj državi (čl.1.st.1 Multimodalne konvencije).

32 Poduzetnik multimodalnog prijevoza je svaka osoba koja u svoje ime ili putem druge osobe koja radi u njegovo ime zaključi ugovor o multimodalnom

prijevoza je jedinstveni nosilac odgovornosti za čitav prijevoz. Njegova odgovornost za robu obuhvaća razdoblje od preuzimanja robe do njezine predaje primaocu (engl. consignee) tj. osobi ovlaštenoj da preuzme robu (čl.14). Poduzetnik odgovara za sve gubitke ili oštećenja, kao i za zakašnjenje, od preuzimanja do predaje robe, u pravilu prema jedinstvenim načelima odgovornosti (engl. uniform liability), neovisno o tome na kojem sektoru puta je nastala šteta odnosno zakašnjenje.³⁴

Osnova odgovornosti poduzetnika multimodalnog prijevoza je pretpostavljena krivnja³⁵, što proizlazi iz formulacije odredbe čl.16.st.1 prema kojoj se poduzetnik može osloboditi odgovornosti ako dokaže da su on, njegovi službenici ili agenti ili neka druga osoba

prijevozu i koja djeluje kao nalogodavac, a ne kao agent ili za račun pošiljaoca ili vozara koji sudjeluje u operacijama multimodalnog prijevoza i koja preuzima odgovornost za izvršenje ugovora (čl.1.st.2 Multimodalne konvencije).

33 Pošiljalac je svaka osoba koja ili u čije ime i za čiji račun je zaključen ugovor o multimodalnom prijevozu s poduzetnikom multimodalnog prijevoza, ili svaka osoba koja je ili u čije ime ili za čiji račun je roba stvarno predana poduzetniku multimodalnog prijevoza u vezi s ugovorom o multimodalnom prijevozu (čl.1.st.5 Multimodalne konvencije).

34 Od toga načela Multimodalna konvencija odstupa jedino u pogledu visine odgovornosti, jer za određivanje visine odgovornosti poduzetnika usvaja tzv. mješoviti sistem, odnosno primjena prava ovisi o tome je li poznat pravac puta na kojem je došlo do štete (engl. localized damage) ili nije (engl. concealed damage). Kad nije poznat sektor puta na kojemu je nastala šteta, primjenjuju se odredbe Multimodalne konvencije, ali, ako je to poznato, a međunarodnom su konvencijom ili prinudnim nacionalnim pravom koje se primjenjuje na taj sektor puta predviđene više granice odgovornosti od onih predviđenih Konvencijom, onda se primjenjuje te više granice - to je tzv. načelo mreže (engl. network principle) - čl.19. Tim se rješenjem visina odgovornosti poduzetnika izjednačava s visinom odgovornosti podvozara.

35 Tako Samir Mankabady: The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challenge to Unimodal Transport Conventions, "The International and Comparative Law Quarterly", vol.32, part 1, January 1983, str.129-130; Kurosh Nasser: The Multimodal Convention, "Journal of Maritime Law and Commerce", vol.19, No 2, April 1988, str.241.

..."poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica" (engl. "...took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences").³⁶ Prema tome, poduzetnik mora, ako se želi osloboditi odgovornosti, dokazati da nije kriv za štetu. Dovoljno mu je dokazati kako je poduzeo sve razborite mjere, a to znači da je postupao s dužnom pažnjom. Dakle, za nepoznati uzrok štete - ako poduzetnik dokaže svoje brižljivo (razumno) ponašanje - snosio bi rizik ili pošiljalac ili primalac, kao korisnici prijevoza.³⁷

Kako Multimodalna konvencija ne poznaje slučajeve posebnih opasnosti odnosno izuzetih slučajeva, formulacijom ekskulpacijskog razloga iz odredbe čl.16 praktički su obuhvaćeni svi ti slučajevi iz kopnenog saobraćajnog prava kao i pomorskog prava.

36 Uostalom, verbatim su preuzeti izrazi iz čl.5.st.1 Konvencije UN o prijevozu robe morem (engl.The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea) iz 1978.god.(tzv.Hamburška pravila) - poblize Ivo Grabovac: Osnova odgovornosti brodarka u Konvenciji o prijevozu robe 1978, "Pomorski zbornik", knjiga 17, Rijeka, 1979, str.232-233. Još u vrijeme donošenja Hamburških pravila postojalo je mišljenje da prijevozniku neće biti lako dokazati da je poduzeo sve mjere koje bi se razumno mogle zahtijevati kako bi se izbjegao štetni događaj i njegove posljedice, te da bi to moglo biti probatio diabolica. Stoga se izražava bojazan da bi se odgovornost na temelju krivnje iz čl.5.st.1 Hamburških pravila, a to naravno vrijedi i za Multimodalnu konvenciju, mogla često poistovjetiti s kauzalnom (objektivnom) odgovornošću - tako Claire Legendre: Le Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer, "Le droit maritime francais", 1978, br.355, str.392. Međutim, identičnu formulaciju sadrži i odredba čl.5.st.1 Konvencije UN o odgovornosti poduzetnika prijevoznih terminala u međunarodnoj trgovini (engl. United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade), Beč, 1991. - vidi Velimir Filipović: Nova Konvencija Ujedinjenih naroda o odgovornosti poduzetnika prijevoznih terminala u međunarodnoj trgovini, "Uporedno pomorsko pravo", Zagreb, 1992, br.133-134, str.23-24. Napominjemo još da i čl.20 Varšavske konvencije ima istu stilizaciju samo govori o "potrebnim mjerama" (engl.measures necessaries).

37 Mankabady, o.c., str.130; Pavić, o.c., str.226; Ivo Grabovac: Konvencija o međunarodnom multimodalnom (mješovitom) prijevozu robe, "Privreda i pravo", Zagreb, 1981, br.3, str.22.

Rješavajući problematiku moguće usporedne primjene ove konvencije i drugih unimodalnim konvencija u pojedinim granama prijevoza, Multimodalna konvencija u odredbama o drugim konvencijama izričito predviđa da se prijevoz robe prema konvencijama CMR i CIM neće smatrati međunarodnim multimodalnim prijevozom u smislu te konvencije, ako su države obvezne primijeniti odredbe spomenutih konvencija na taj prijevoz (čl.30.st.4).

c) Reguliranje multimodalnog prijevoza na autonomnom polju

Dok ne stupi na snagu Multimodalna konvencija³⁸, posebnu važnost u uređivanju odnosa multimodalnog prijevoza imaju vrela autonomnog prometnog prava. U takva vrela ubrajamo kodificirana jedinstvena pravila i autonomno formulirano pravo.

Najbolji su primjer autonomne kodifikacije Jednoobrazna pravila za ispravu mješovitog prijevoza (engl. Uniform Rules for a Combined Transport Document) Međunarodne trgovačke komore (engl. International Chamber of Commerce - ICC), prvi put izrađena 1973.god.³⁹ Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza ovisi o tome da li je poznato na kojoj je dionici putovanja nastupio gubitak ili oštećenje. Ako se zna na kojem se dijelu puta zbio događaj iz kojega potječe zahtjev za naknadu štete, odgovornost poduzetnika prosuđuje se prema sustavu mrežaste odgovornosti (primjene kogentnih normi koje vrijede za granu prijevoza gdje je nastala šteta). Za sve

38 Konvencija će stupiti na snagu 12 mjeseci nakon ratifikacije, odnosno prihvatanja 30 država (pobliže čl.36). Međutim, dosad od 30 ratifikacija potrebnih za stupanje na snagu postoji samo 5, tako da se njezina stvarna primjena ne može predvidjeti u bližoj budućnosti.

39 Jednoobrazna pravila su izrađena po uzoru na Nacrt Konvencije o međunarodnom mješovitom prijevozu robe iz 1971.god. (fran. *Projet de Convention sur le Transport International Combiné de Marchandises* - tzv. TCM konvencija) - detaljnije Velimir Filipović - Emilio Pallua: Nacrt konvencije o kombiniranom prijevozu i BIMCO teretnica, "Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja", Zagreb, 1973, br.53, str.12; Predojević, o.c., str.836-837.

ostale slučajeve pravila predviđaju poseban jedinstveni sustav odgovornosti. U pogledu odgovornosti za zakašnjenje predviđen je poseban sustav (za razliku od gubitka ili oštećenja, odgovornost se regulira na jedinstvenoj osnovi, zatim se zasniva na konceptu razumne predvidivosti štete od zakašnjenja uz kombiniranu primjenu varijante instituta posebnih opasnosti)⁴⁰ Revizijom Jednoobraznih pravila 1975. god. odgovornost za zakašnjenje u svim slučajevima regulirana je prema pravilima koja vrijede za pojedine grane prometa, ovisno o tome na kojem je sektoru puta nastupilo zakašnjenje (sustav mreže)⁴¹

Pravila Međunarodne trgovinske komore iz 1975.god. u međuvremenu je trebalo modernizirati pa su izradi novih Pravila zajednički pristupili Komora i Konferencija Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj (engl.United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD). Nova su pravila usvojena polovicom 1991.god. pod nazivom Pravila UNCTAD/ICC za isprave multimodalnog prijevoza (engl.UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents), a počela su se primjenjivati 1. siječnja 1992.god. Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza temelji se na načelu pretpostavljene krivnje, jer je za postavljanje toga općeg načela upotrijebljena osnova odgovornosti iz Hamburških pravila i Multimodalne konvencije. Naime, poduzetnik će biti odgovoran za gubitak ili oštećenje robe, kao i za zakašnjenje u isporuci "...osim ako ne dokaže da gubitak...nisu prozročeni niti su im doprinijeli greška ili nemarnost njega samog, njegovih službenika ili punomoćnika ili drugih osoba..."(engl.unless the MTO proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person...has caused or contributed to the loss, damage or delay in delivery) - Pravilo 5.1. Iznimke

40 Mankabady, o.c., str.123; Pavić, o.c., str.197.

41 O.C.Giles: Combined Transport - Further Modification, "The International and Comparative Law Quarterly", vol.25, part 2, April 1976, str.443-444.

od odgovornosti pri prijevozu morem i unutarnjim plovnim putovima su dva fundamentalna isključenja iz Haško-Visbyjskih pravila, nautička greška i požar, pod uvjetom da je poduzetnik primijenio dužnu pažnju da osposobi brod za plovidbu na početku putovanja (Pravilo 5.4.). Pravila se primjenju samo u onom opsegu u kojem nisu protivna prinudnim odredbama međunarodnih konvencija ili nacionalnog prava koje se primjenjuje na ugovor o multimodalnom prijevozu (Pravilo 13). Inače, ista se primjenjuju samo kad se na njih poziva (Pravilo 1).⁴²

U autonomno formularno pravo za mješoviti prijevoz možemo ubrojiti klauzule u teretnicama za mješoviti prijevoz pojedinih međunarodnih organizacija (engl. Combined Transport Bills of Lading), te takve teretnice pojedinih kontejnerskih operatora (engl. Container Bills of Lading - Combined Transport Bills of Lading).

Međunarodna organizacija otpremnika (fran. Fédération internationale de association des transporteurs et assimilés - FIATA) formulirala je prijevoznu ispravu za mješoviti prijevoz tzv. FIATA Combined Transport Bill of Lading FBL, čiji je redakcioni tekst iz 1978.god. usklađen s Jednoobraznim pravilima iz 1975.god. Naime, FIATA teretnica usvaja sustav mrežaste odgovornosti, a odgovornost se jedinstveno regulira jedino kada nije poznato mjesto nastanka štete. U tom je slučaju radi oslobođenja od odgovornosti dovoljno da poduzetnik dokaže kako je šteta mogla nastupiti zbog jednog od uzroka nabrojanih u odgovarajućoj klauzuli, protustranka može dokazivati suprotno. Dakle, ovdje prepoznamo institut posebnih opasnosti iz kopnenih prijevoza. Inače, u teretnici se posebno ugovara primjena Haško-Visbyjskih pravila za prijevoz morem i unutrašnjim plovnim putovima⁴³.

42 Vidi Vesna Polić-Čurčić: Pravila UNCTAD/ICC za isprave multimodalnog prijevoza, "Uporedno pomorsko pravo", Zagreb, 1991, br.131-132, str.301-324.

43 Ivo Grabovac: Utjecaj pomorskopravnih normi na međunarodni multimodalni

Baltička i međunarodna pomorska konferencija (engl. The Baltic and International Maritime Conference - BIMCO) u suradnji s Međunarodnim udruženjem brodarka (engl. International Shipowners Association - INSA), izdala je 1977. god. prenosivu ispravu za mješoviti prijevoz robe (engl. Negotiable Combined Transport Document - COMBIDOC), koja je usklađena s Jednoobraznim pravilima iz 1975. god.⁴⁴.

Posebnu važnost kao pravno vrelo odnosa u mješovitom prijevozu imaju na autonomnom polju formulirane posebne teretnice za mješoviti prijevoz pojedinih kontejnerskih operatora. Osnovna im je značajka da sadrže različite klauzule u vezi problema odgovornosti poduzetnika mješovitog prijevoza. Prema "Network teretnici" na pojedini sektor puta primjenjuje se ono pravo koje je toj prometnoj grani svojstveno. Ako mjesto oštećenja ili gubitka robe nije poznato, primijenit će se Haška pravila. Teretnica "Switchback" ima rješenje slično prethodnoj, ali dopušta mogućnost da nepomorski prijevozi budu regulirani pravilima koja nisu istovjetna konvencijskim rješenjima. "TCM teretnica" inkorporira Nacrt TCM konvencije, dok "Hague Rules Through Bill of Lading" na čitav prijevoz primjenjuje Haška pravila, neovisno o vidu prometa kojim se konkretni prijevoz vrši.⁴⁵

prijevoz stvari, Split, 1986, str.27.

44 BIMCO je još 1971. godine prihvatila teretnicu za mješoviti prijevoz (engl. Combined Transport Bill of Lading - COMBICONBILL) koja predviđa identičan sustav odgovornosti poduzetnika kao i FBL teretnica. Odredbe o odgovornosti analogne su onima iz čl.17 i čl.18 CMR-a - vidi Filipović-Pallua, o.c., str.26-28.

45 Detaljnije Drago Pavić: Neki specifični pravni problemi mješovitog (kombiniranog) prijevoza u uvjetima kontejnerizacije, "Zbornik radova Više ekonomske škole u Splitu", 1974, br.III, str.224-225.

6. ZAKLJUČAK

Međunarodni unifikacijski instrumenti (Haška pravila, CIM, CMR, Varšavska konvencija) reguliraju odgovornost prijevoznika posebno za svaku pojedinu granu saobraćaja, i to uz manje ili veće razlike. Međunarodna reglementacija implicira i institut slučajeva posebnih opasnosti, odnosno institut izuzetih opasnosti, u svim granama saobraćaja osim zračnog. Možemo reći da je takvo rješenje prihvaćeno i u našem pravnom sustavu sa legi speciali za svaku pojedinu granu prometa, s time da se jedino u cestovnom prometu primjenjuju opće odredbe ZOO-a koje ne poznaju taj specifičan institut ublažavanja odgovornosti prijevoznika.

Za funkcioniranje multimodalnog (mješovitog, kombiniranog) prijevoza za današnji stupanj razvoja saobraćajnog prava karakteristično je rješenje da se na svaki sektor puta primjenjuje ono pravo koje je toj grani prometa svojstveno (čl.2 CIM konvencije, čl.2 CMR konvencije, čl.31 Varšavske konvencije, čl.1 Haških pravila). Za unutrašnju plovidbu još nema posebne konvencije, pa se na takve prijevoze primjenjuju isključivo nacionalni propisi. Identična situacija je u našoj legislaturi (čl.76 Zakona o željezničkom prometu, čl.110 Zakona o zračnom prometu, čl.663 Plovidbenog zakona), dok se normativna rješenja iz drugih grana prijevoza mogu mutatis mutandis primijeniti i u cestovnom prometu. To znači da je i kod multimodalnog prijevoza moguća aplikacija instituta posebnih opasnosti, odnosno izuzetih opasnosti.

Međunarodne se konvencije ne primjenjuju jedinstveno, jer sadrže različite odredbe o mješovitom prijevozu, pa nisu adekvatne pravnom režimu multimodalnog prijevoza. Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980.god. (koja još nije stupila na snagu) slijedeći svoju prethodnicu, Hamburška pravila⁴⁶, napušta

⁴⁶ Hamburška pravila ne poznaju više institut od 17 grupiranih izuzetih slučajeva iz Haških pravila, osim kada štetne posljedice nastanu zbog poduzetih mjera

koncept ublažavanja odgovornosti putem tog specifičnog instituta. Ali, u slučaju kolizije s postojećim unimodalnim konvencijama, prednost se daje ovima drugima. Poslovna se praksa opredijelila in favorem tog instituta, jer analiziranjem autonomnih vrela multimodalnog prijevoza možemo zamijetiti tendenciju oslanjanja na pomorskopravna načela pri reguliranju lančanog sustava multimodalnog prijevoza. Naime, Pravila UNCTAD/ICC iz 1991.godine, gdje god je bilo moguće protegnuti unimodalni sustav odgovornosti na multimodalni prijevoz, koristila su Haško-Visbyjska pravila (put osuvremenjenja vjerojatno će slijediti i pojedine tretnice izradene na temelju tih pravila kao FIAT-ina FBL ili BIMCO-ov COMBIDOC), dok u primjeni teretnica kontejnerskih operatora gotovo presudnu ulogu imaju Haška pravila.

Summary

THE EFFECT OF EXCEPTED PERILS AND SPECIAL RISKS IN MULTIMODAL TRANSPORT

Special risks and excepted perils are important factors in alleviating the liability of carriers in all kinds of transport (except in air transport). The author analyses the existing unimodal conventions, the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, an autonomous sources (uniform rules and formulary law) and holds that these benefits can also be found in multimodal (combined, intermodal) transport as "sui generis" transport. At first sight it is evident that the convention instruments and autonomous sources lean upon the Hamburg Rules and the Hague-Visby Rules.

za spašavanje života ili zbog razboritih radnji za spašavanje imovine na moru (čl.5.st.6) - detaljnije Ivo Grabovac: Hamburška pravila - kodifikacija budućnosti ili promašeni međunarodnopravni akt?, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", 1990, br.XXVII, knjiga I, str.79, "Thus, the Hamburg Rules may in reality be nothing more than a de facto, though not a de jure, prerequisite to the Multimodal Convention" - Nasser, o.c., str.242.