

NOVA KONVENCIJA UJEDINJENIH NARODA O ODGOVORNOSTI PODUZETNIKA PRIJEVOZNIH TERMINALA U MEĐUNARODNOJ TRGOVINI

Velimir Filipović
redoviti profesor Pravnog
fakulteta u Zagrebu

UDK 341.018:347.763:339.5
izvorni znanstveni rad
primljeno(received): 15.04.1992.

U radu se analiziraju najvažnije odredbe nove Konvencije UN o odgovornosti poduzetnika prijevoznih terminala u međunarodnoj trgovini. Cilj je nove Konvencije da se u modernom načinu prijevoza "vrata do vrata" pravno reguliraju kritične točke puta na terminalima kada roba izmiče kontroli vozara i nalazi se u držanju poduzetnika terminala. Ne čini se vjerojatnim da će ovaj novi međunarodni sporazum biti prihvaćen od razvijenih pomorskih država s obzirom na neprecizne i nepotpune formulacije, pa se ni Republika Hrvatska ne bi trebala, barem zasad, obvezati ovom Konvencijom.

UVODNE NAPOMENE

Iskustvo i praksa nam pokazuju da se gotovo najveći dio šteta na robi koja se prevozi ne događa tijekom prijevoza (gdje roba uglavnom miruje), nego na određenoj točki puta - luci ukrcaja, iskrcaja ili prekrcaja (mjestu utovara, istovara ili pretovara) tzv. terminalu.¹ ondje roba "izmiče" držanju prijevoznika i dolazi u ruke osoba koje je drže ili kao punomoćnici brodarar kopnenog ili zračnog prijevoznika, ili kao zastupnici krcatelja odnosno primatelja, ili kao špediteri, slagači, skladištari i sl. U pravnom pogledu - da se poslužimo izrekom

1 Riječ "terminal" ne prevodimo jer nismo našli adekvatan izraz u našem jeziku koji bi označavao početak ili završetak neke transportne linije u prometu. U gotovo svim evropskim jezicima nailazimo na isti naziv - terminal, osim u njemačkom gdje se uvriježio izraz "Umschlagbetrieb" što bi u doslovnom prijevodu značilo "prekrcajni pogon".

Hoopera - "terminal je kameleon pomorske industrije".² Uloga terminala znatno je porasla u doba kontejnerizacije, kombiniranog odnosno multimodalnog prijevoza i tzv. prijevoza od vrata do vrata.

Povijesno gledano zato je i razumljivo da su prvi radovi na međunarodnom izjednačavanju prava počeli još 1960. u krilu UNIDROIT-a,³ gdje su izrađena jedinstvena pravila o ugovoru o uskladištenju (Uniform Rules on the Warehousing Contract). Kasnije kada je u krilu Komisije UN za međunarodno trgovačko pravo (UNCITRAL) započeo rad na izradi novih pravila o prijevozu robe morem, a u krilu Komisije UN za trgovinu i razvoj (UNCTAD) rad na izjednačavanju multimodalnog prijevoza došlo se u međunarodnim krugovima do zaključka da bi pojam "čuvanja robe" ("safekeeping of goods") trebalo proširiti na veći krug osoba koje "drže" ("take in charge") robu. Tako je 1983 UNCITRAL uvrstio u dnevni red svojih poslova i izradu pravila o odgovornosti poduzetnika prijevoznih terminala proširujući krug osoba koje su vezane za prijevoz robe. Radna grupa je na svojim sastancima održanim 1986, 1987 i 1988. odlučila da se pravila donesu u obliku Konvencije i konačno je 1989 predložila svoj definitivni Nacrt Općoj skupštini UN,⁴ koja na svom zasjedanju 1989. razmatra izvještaj UNCITRAL-a te svojom rezolucijom 44/33 saziva Diplomatsku konferenciju u Beču od 2. do 19. travnja 1991.

Na Diplomatskoj je konferenciji, uz prisustvo 48 država⁵ i 19 međunarodnih organizacija, usvojena Konvencija UN o odgovornosti poduzetnika prijevoznih terminala u međunarodnoj trgovini.⁶

- 2 Vidi Ch. Hooper, "Legal Relationship: Terminal Owners, Operators and Users", *Tulane Law Review*, Vol. 64, 1989, No. 2 & 3, str.595-609.
- 3 Međunarodni institut za izjednačenje privatnog prava -Institut International pour l'Unification du Droit Prive, sa sjedištem u Rimu.
- 4 O prethodnim radovima na izradi nacrtu Konvencije vidi: Helm, *Schriften des Deutschen Vereins fur internationales Seerecht*, Reihe A, Heft 44; Richter-Hannes, *Transport recht* 1989, str.141; Larsen, Sweeney, Falvey, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.20, 1989, No.1, str.21 i dalje; Larsen, Sweeney, Falvey, Davies, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 21, 1990, No.4, str.449 i dalje; Vilus, Nacrt Konvencije o odgovornosti poduzetnika transportnih terminala u međunarodnoj trgovini, Institut za uporedno pravo, Beograd 1991.
- 5 Argentina, Australija, Austrija, Belgija, Bolivija, Brazil, Bugarska, Čile, Danska, Egipat, Filipini, Finska, Francuska, Gabon, Gvineja, Indija, Indonezija, Irak, Iran, Izrael, Italija, Japan, Jemen, Jugoslavija, Kanada, Kina, Koreja, Lesoto, Libija, Maroko, Meksiko, Nigerija, Nizozemska, Njemačka, Oman, Rusija, SAD, Saudijska Arabija, SSSR, Španjolska, Švedska, Švicarska, Tajland, Turska, Ujedinjeni arapski emirati, Ukrajina, Velika Britanija i Sjeverna Irska, Vijetnam.
- 6 Tekst Konvencije u prijevodu vidi u ovom broju **Uporedno pomorsko pravo**. O samoj

Valja napomenuti da su na Diplomatskoj konferenciji predstavnici mnogih zemalja podnijeli desetke pismenih amandmana,⁷ no, s obzirom na Pravila postupka koja Opća skupština primjenjuje na održavanje međunarodnih konferencija⁸ gotovo je zanemariv broj dobio potrebnu dvotrećinsku većinu prisutnih, tako da je konačni tekst bio gotovo istovjetan posljednjem Nacrtu.

Treba istaći da su mnoga konvencijska rješenja i stilizacije preuzeti iz postojećih prijevoznih konvencija.⁹

U daljnjem tekstu iznijet ćemo samo bitna rješenja nove Konvencije, izostavljajući detaljnije komentare pojedinih članaka, a u zaključku ćemo predložiti kakav bi, po našem mišljenju, Republika Hrvatska trebala zauzeti stav prema tom novom međunarodnom sporazumu.

OSNOVNI POJMOVI KONVENCIJE

Od pojmova koje definira Konvencija smatramo potrebnim detaljnije razmotriti pojmove poduzetnika, robe i međunarodnog prijevoza.

Poduzetnik prijevoznog terminala

Kao poduzetnika terminala Konvencija označava osobu koja se tijekom svoga poslovanja obvezuje preuzeti držanje ("to take in charge") robe koja je uključena u međunarodni prijevoz, da obavi ili pribavi obavljanje usluga vezanih uz prijevoz u odnosu na robu na području pod njenom kontrolom ili u koje

Konvenciji vidi prikaz Herber, Harten, "Die Diplomatiscbe Konferenz der Vereinten Nationen über die Haftung der Umschlagbetriebe im internationalen Handelsverkehr", **Transportrecht**, 1991, str.401-410.

- 7 Tako je samo na prvih šesnaest članaka Nacrta Konvencije podneseno pedeset osam amandmana.
- 8 Vidi Doc.A/CONF.152/3.
- 9 Mislimo prvenstveno na Konvenciju o izjednačenju nekih pravila o teretnici, usvojenu 25. kolovoza 1924. (tzv. Haška pravila) i njen Protokol usvojen 23. veljače 1968. (tzv. Visbijska pravila); Konvenciju o međunarodnom zračnom prijevozu, usvojenu 12. listopada 1929. u Varšavi, izmijenjenu Haškim protokolom od 28. rujna 1955. (tzv. Varšavska konvencija); zatim na Konvenciju o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom, usvojenu 19. svibnja 1956. u Ženevi (tzv. CMR Konvencija) i na posljednju verziju Konvencije o međunarodnom prijevozu željeznicom, usvojenu 9. svibnja 1980. u Bernu (tzv. COTIF Konvencija); zatim na Konvenciju UN o prijevozu robe morem, usvojenu 30. ožujka 1978. u Hamburgu (tzv. Hamburška pravila), koja još nije stupila na snagu, te na Konvenciju UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, usvojenu 24. svibnja 1980. u Ženevi, koja također još nije stupila na snagu.

ima pravo pristupa odnosno upotrebe. Međutim, osoba se ne smatra poduzetnikom kad je ona vozar a to prema pravilima mjerodavnog prava koja reguliraju prijevoz.

Ova definicija izgleda na prvi pogled dosta zamršena no ona je bitna za određivanje polja primjene Konvencije. Kako smo već na početku rada istaknuli, prvotna namjera UNIDROIT-a bila je da ujednači pravni položaj skladištara. Kada se kasnije međunarodnim sporazumom željelo obuhvatiti djelatnosti drugih osoba koje manipuliraju robom na terminalu, bio je upotrijebljen izraz "preuzeti" ("to receive"), da bi se konačno zamijenio izrazom "držati" ("to take in charge"). Roba se dakle nalazi u detenciji poduzetnika. Imajući pred očima želju da se pojmom terminalskog poduzetnika obuhvati i kategorija slagača (stivadora) koji u većini pravnih poredaka odbijaju biti detentorima robe, njemačka je delegacija predložila da se uz izraz "držanje" doda još izraz "...ili rukovanje" ("...or to handle") robom. Na žalost, kao i mnogi drugi korisni amandmani, niti ovaj nije dobio potrebnu većinu na Diplomatskoj konferenciji.¹⁰

Na kraju definicije kaže se da osoba neće biti smatrana poduzetnikom kad je ona "vozar prema pravilima mjerodavnog prava koja reguliraju prijevoz". Taj dodatak bio je uvršten u Nacrt još 1989. na intervenciju američkih slagača,¹¹ koji su inzistirali da se na temelju teretnice u koju je uvrštena tzv. Himalaja klauzula mogu služiti pogodnostima što ih ima i pomorski vozar tj. ograničenjem odgovornosti i kratkim zastarnim rokovima. Već je upozoravano da se time u definiciju unosi određena doza nesigurnosti te otvara mogućnost stivadorima da izbjegnu primjenu Konvencije.¹²

Definicija robe

Ova definicija koja je zapravo neka vrsta interpretativne norme trebala je riješiti praktično pitanje koje se javilo u procesu razvoja kontejnerizacije. Da li se prazni kontejneri mogu smatrati robom? Nakon opširnih rasprava pronađena je stilizacija prema kojoj, kad je roba smještena u kontejner, paletu ili sličnu napravu, onda se robom smatra i takva prijevozna naprava, ukoliko je nije pribavio poduzetnik. Prema tome, moglo bi se zaključiti (argumentum a

¹⁰ Vidi o tome поближе Herber, Harten, o.c., str.402.

¹¹ Vidi A/CN.9/319, 24 January 1989, str.13-14.

¹² Vidi Vilus, o.c., str.6.

contrario) da prazni kontejneri nisu roba na koju se primjenjuju pravila ove Konvencije. No, već sada neki teoretičari iznose suprotna stajališta te tvrde da se prazni kontejneri, kad se prevoze zajedno s punima, trebaju smatrati robom.

Američka se delegacija na Diplomatskoj konferenciji zalagala da se u definiciju robe doda i drugi stavak u kojem bi izričito bilo rečeno da se prazni kontejneri, uskladišteni na posebnom skladišnom prostoru, ne mogu smatrati "robom" u smislu ove Konvencije. Taj bi amandman, da je bio prihvaćen, unio nešto više jasnoće, barem u pogledu skladišta praznih kontejnera. Ovako, dileme ostaju zajedno s jednom nedorečenom definicijom.

Međunarodni prijevoz

Već 1984. godine, dakle u ranim fazama izrade nacrtu Konvencije postavilo se pitanje da li treba primijeniti njene odredbe na sve vrste prijevoza (domaćeg i inozemnog), ili se treba opredijeliti samo na međunarodni prijevoz. Prihvaćeno je stajalište da se pravila buduće Konvencije trebaju odnositi samo na međunarodni prijevoz. Na to se odmah nadovezalo pitanje da li u tom pogledu treba primijeniti objektivni kriterij - da postoji veza s međunarodnim prijevozom, ili subjektivni kriterij prema kojem se traži stvarno znanje poduzetnika o takvoj vezi. To bi značilo da se Konvencija ne bi primijenila ako bi poduzetnik uspio dokazati da nije znao da je roba uključena u međunarodni prijevoz. Na koji bi način on to mogao utvrditi? Da li prema oznakama na robi ili prema prijevoznim ispravama koje prate robu? Ipak je prihvaćen prijedlog prema kojem se kao međunarodni prijevoz može smatrati onaj za koji se utvrdi da se mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze u dvije različite države. Time je prihvaćen objektivni kriterij kod kojeg nije bitno poduzetnikovo znanje da se radi o međunarodnom prijevozu, već će se kao bitne uzeti objektivne činjenice na temelju kojih je on mogao zaključiti da se radi o međunarodnom prijevozu. Glede relevantnog vremena u definiciji se kaže da će to biti ono vrijeme kad je poduzetnik preuzeo držanje roba.

ODGOVORNOST PODUZETNIKA PRIJEVOZNOG TERMINALA

Poduzetnik odgovara za sve štete na robi koje skrivljeno prouzroči on ili osobe koje za njega rade. Poduzetnik će odgovarati za štete od gubitka, oštećenja ili zakašnjenja, ako ne dokaže da su on ili osobe čijim se uslugama koristi poduzeli sve razumne mjere da spriječe događaj koji je prouzročio štetu,

13 Vidi Herber,Harten, o.c., str.404.

kao i njegove posljedice.¹⁴ Poduzeti razumne mjere u konkretnom slučaju znači one mjere koje se mogu poduzeti upotrebom dužne pažnje. Budući da poduzetnik mora dokazati da je takve mjere upotrijebio, znači da odgovara po načelu pretpostavljene krivnje. Identične formulacije nalazimo u čl.5. Hamburških pravila i čl.16. Multimodalne konvencije. Premda nam se sa stajališta našeg pravnog sistema zaključak o pretpostavljenoj krivnji poduzetnika čini kao jedina moguća interpretacija, ipak valja spomenuti da su sastavljači Hamburških pravila smatrali potrebnim da tekstu konvencije dodaju još posebno "zajedničko shvaćanje" u kojem ističu da je odgovornost vozara prema toj konvenciji utemeljena na principu presumirane krivnje ili nemarnosti, te da u pravilu teret dokaza leži na vozaru. Potreba za takvim dodatnim tumačenjem leži upravo u različitim nacionalnim sudskim interpretacijama postojećih međunarodnih transportnih konvencija.

Odgovornost poduzetnika za druge osobe vrlo je široko definirana. On odgovara kako za svoje vlastite namještenike i punomoćnike (servants and agents), tako i za sve druge osobe koje mu obavljaju usluge vezane uz transport. Te osobe mogu biti i tzv. samostalni suugovarači (independent contractors); i za njih odgovara poduzetnik kao i za sebe, dakle, na temelju pretpostavljene krivnje. Poduzetnikova odgovornost za te osobe postoji bez obzira na okolnost da li su one štetu prouzročile "u okviru svoga poslovanja" ("within the scope of their employment") ili izvan njega. Time je poduzetnikova odgovornost za druge regulirana kao u Varšavskoj konvenciji, Hamburškoj konvenciji i COTIF-CIM-u.¹⁵ Suprotno rješenje nalazimo u CMR-u i u Multimodalnoj konvenciji koje predviđaju odgovornost za osobe samo u slučaju kada su štetu prouzročile u okviru svoga poslovanja.¹⁶ Treba napomenuti da je u pripremnim radovima u krilu UNCITRAL-a bilo prihvaćeno suprotno rješenje.¹⁷ Konačno rješenje prihvaćeno u Konvenciji vrlo je nepovoljno za poduzetnika, jer će, npr. u slučaju kad robu ukradu treće osobe, morati dokazivati da robu nije otuđio njegov vlastiti namještenik te da je poduzeo sve potrebne mjere koje bi se od njega mogle tražiti da spriječi takve krađe.

14 Član 20. Varšavske konvencije ima istu stilizaciju samo govori o "mesures necessaires", dakle o "potrebnim mjerama".

15 Čl.18. Varšavske, čl.5. Hamburških pravila, čl.36. COTIF-CIM.

16 Čl.3. CMR-a i čl.15. Multimodalne konvencije.

17 Usporedi pripremljene radove u UNCITRAL-Yearbook XVI (1985), str.333. i UNCITRAL-Yearbook XVIII (1987), str.113.

Šteta se može sastojati u gubitku, oštećenju robe ili zbog zakašnjenja u njenoj isporuci. Ukoliko postoje i drugi uzroci nastanka štete za koje poduzetnik ne odgovara, onda će on odgovarati razmjerno onom dijelu kojim je štetu prouzročio. Taj će omjer morati odrediti sud koji će raspravljati o sporu.

Glede odgovornosti za štetu od zakašnjenja, ona može nastati u dvije određene situacije. Stranke mogu ugovorom uglaviti točno vrijeme predaje robe ovlaštenoj osobi. Ukoliko u ugovoru nema takve precizne odredbe, smatrat će se da zakašnjenje postoji ako ovlaštena osoba traži robu, a poduzetnik je ne preda u razumno vrijeme nakon obavijesti o takvom zahtjevu. Jasno da će i tu pitanje "razumnog vremena" ovisiti o okolnostima konkretnog slučaja.

Konvencija također rješava problem: s koliko vremena zakašnjenja oštećeni može smatrati da je roba izgubljena. Taj rok iznosi 30 susljednih dana (računajući neprekinuto nedjelje i blagdane), od dana kada je bio ugovoren rok isporuke; ukoliko taj rok nije bio ugovoren, onda 30 susljednih dana od dana podizanja zahtjeva.

OGRAIČENJE PODUZETNIKOVE ODGOVORNOSTI

Konvencija predviđa ograničenu odgovornost poduzetnika slijedeći primjer postojećih međunarodnih transportnih konvencija. Međutim, u čl.6 nalazimo različite svote ograničenja odgovornosti zavisno od vrste prijevoza koja je prethodila ili koja slijedi detenciji robe od poduzetnika. Tako u st.1.sl.(a) imamo limit od 8,33 Posebnih prava vučenja po bruto kilogramu izgubljene ili oštećene robe, a u sl.(b) imamo iznos od svega 2,75 Posebnih prava vučenja. Niži iznos predviđen je u slučaju da se radi o pomorskom prijevozu ili prijevozu unutrašnjim plovnim putevima.

Na Diplomatskoj konferenciji, kao i na ranijim sastancima UNCITRAL-a,¹⁸ propali su prijedlozi da se ograničenje odgovornosti u pomorskom prijevozu uskladi s postojećim konvencijama (Haškim, Visbijskim i Hamburškim pravilima), te da se uvede ograničenje po koletu ili jedinici tereta. Naime, brodarski bi mogao biti oštećen u svojim regresnim zahtjevima prema poduzetniku, u slučaju da se radi o robi relativno veće vrijednosti a male težine (npr. mikroelektroničkim uređajima).¹⁹

18 Vidi UNCITRAL-Yearbook XV (1984), str.293. i UNCITRAL-Yearbook XVIII (1987), str.115.

19 Ograničenje odgovornosti za oštećenoga bilo bi povoljnije prema koletu odnosno jedinici

Visina ograničenja odgovornosti poduzetnika za zakašnjenje preuzeta je iz Hamburških pravila i Multimodalne konvencije,²⁰ a iznosi dvije i pol skladištarine (tj. troškova koji se duguju poduzetniku za njegove usluge) koja se plaća za zakašnjelu robu, ali ne može prijeći ukupnu skladištarinu za čitavu pošiljku od koje je samo jedan dio zakašnjela roba.²¹ Ideja da se ograničenje odgovornosti za zakašnjenje veže za vozarinu, razumljiva je u transportu gdje vrijedi opće pravilo: što se brže obavlja prijevoz, to je viša vozarina. Nije sasvim jasno kako je taj odnos primjenjiv na skladištarinu, tj. troškove čuvanja robe u terminalu.

Ukupna odgovornost poduzetnika ne može ni u kojem slučaju ograničenja prijeći granicu koja je predviđena za potpuni gubitak robe.

Konvencija također predviđa mogućnost da poduzetnik ugovorom preuzme više granice odgovornosti od gore navedenih. To će biti u slučaju ako je deklarirana veća vrijednost robe, pa poduzetnik, jasno uz veće troškove, pristane na njeno čuvanje. No, u praksi će mnogo vjerojatnije biti da se taj problem riješi putem osiguranja robe.

GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

Smisao ograničenja odgovornosti u transportnom pravu počiva na načelu da prijevoznik, ukoliko vrijednost robe nije deklarirana, niti ne može poznavati njenu vrijednost, pa je limit ograničenja odgovornosti određen prema prosječnoj vrijednosti robe. To je proizlazilo iz praktične potrebe da prijevoznik, kao dobar privrednik, može osigurati svoju odgovornost, a visina premije određuje se prema iznosu ograničene odgovornosti. Zbog toga je u transportnom pravu ograničenje odgovornosti bilo pravilo, a gubitak prava na ograničenje izuzetak koji je uvijek morao dokazivati oštećeni. No, postojala su i odstupanja od tog pravila. Međunarodne transportne konvencije su određivale da će prijevoznik u određenim slučajevima (najčešće u slučaju doložnog ili sličnog ponašanja) izgubiti svoju povlasticu ograničenja odgovornosti i biti dužan naknaditi štetu

tereta ako bi im ukupna težina bila manja od 34 kg.

20 Vidi čl.6.st.1.(b) Hamburških pravila i čl.18.st.4. Multimodalne konvencije.

21 Možda je ova stilizacija pomalo nejasna pa dajemo praktičan primjer: Za 100 sanduka piva skladištarina je 1 dolar po sanduku. Granica odgovornosti za zakašnjenje je 2,5 dolara po sanduku. To ograničenje vrijedi samo do 40 sanduka, jer ukupna svota ne može prijeći 100 dolara.

do njenog punog iznosa. Upravo takvu formulaciju koju nalazimo u članku 9. Hamburških pravila i članku 21. Multimodalne konvencije preuzima i članak 8. Konvencije. Poduzetnik terminala izgubit će svoje pravo ograničenja odgovornosti ako se dokaže (dakle, dokaz leži na oštećenom!) da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje robe nastali uslijed poduzetnikova čina ili propusta učinjenih s namjerom da se prouzroči takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno nastati.²² Ovakva formulacija znači da će samo dolus poduzetnika ili dolus eventualis biti razlogom gubitka beneficije ograničenje odgovornosti. Ima, doduše, i tumačenja prema kojima bi i gruba nemarnost bila razlogom gubitka toga prava. Međutim, čini nam se da je to izvjesna simplifikacija koja prije ima korijena u zastarjelim normama rimskoga prava (Culpa lata dolo equiparatur), nego u namjerama sastavljača Konvencije.

Dok stavak 1. članka 8. govori o samom poduzetniku, pa će u konkretnom slučaju trebati pripisati takovo ponašanje nekom od "rukovodećih" struktura poduzeća, stavak 2. govori o osobama čijim se uslugama poduzetnik u svom poslovanju služi i za koje vrijedi isto pravilo. Smatramo da u prvom stavku dolazi do nepotrebnog spominjanja namještenika ili opunomoćnika ("servants or agents"), budući da je jedna od dužnosti poduzetnika dužna pažnja u njihovom izboru i kontrola nad njihovim djelovanjem u okviru njihovog poslovanja. Ipak, postoji dilema koja je bila izražena u mnogobrojnim raspravama na Diplomatskoj konferenciji, a to je: je li je opravdano da poduzetnik odgovara za dolozno djelovanje svojih ljudi, kad nije spomenuto da su djelovali u okviru svog poslovanja. To praktički znači da bi poduzetnik odgovarao neograničeno npr. u slučaju krađe svojih radnika.

POSEBNA PRAVILA O OPASNOJ ROBI

Pojam opasne robe i način rukovanja propisan je za svaku granu prometa posebno, a oni nisu sasvim identični. S obzirom na nedostatak definicije opasne robe u ovoj Konvenciji, smatramo da će to predstavljati poteškoće u primjeni ovoga članka. Zbog toga se i članak 9. poziva na Pravila o opasnoj robi u državi gdje je ona poduzetniku predana. No, taj članak ima svrhu zaštititi poduzetnika u slučaju da mu je predana opasna roba koja nije označena, etiketirana, pakirana ni dokumentirana. Ako, dakle, poduzetnik ni na neki drugi način nije

²² Takvu stilizaciju prvi puta nalazimo u Haškom protokolu Varšavskoj konvenciji iz 1955. u čl.25 i 25 A, st.3, zatim u Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika iz 1974, u Londonskoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. u čl.4.

saznao o njenoj opasnosti, on je može, kad ona predstavlja neposrednu opasnost za ljude i imovinu, uništiti, učiniti bezopasnom ili je se riješiti na neki drugi način, a da pri tome nije dužan platiti naknadu. Dapače, sam poduzetnik ima pravo na naknadu svih troškova koji su nastali prilikom uništavanja takve robe, i to od osobe koja ga je bila dužna obavijestiti o njenom opasnom karakteru.

Jamstva na robi

Za naplatu troškova te ostalih potraživanja za obavljanje usluga vezanih uz prijevoz koje je obavio poduzetnik, članak 10. Konvencije priznaje mu pravo retencije na robi. To znači da ima pravo zadržati i prodati robu, ako mu njegovo potraživanje ne bude podmireno u određeno vrijeme. Pritom se naglašava da, ukoliko postoji mogućnost da poduzetnik poveća svoje pravo osiguranja na robi prema primjenjivom pravu, Konvencija dopušta i takve ugovorne uglavke u njegovu korist.

Isti članak u svom drugom stavku određuje da poduzetnik gubi pravo retencije ako mu je za uzvrat: ponuđena dovoljna garancija od neke treće osobe ili od neke službene institucije (banka, osiguratelj) u onoj državi gdje poduzetnik ima svoje poslovno sjedište.

Poduzetnik ima pravo prodaje robe (i to iz vlastite ruke, a ne javnom prodajom !) u visini svojih potraživanja a u skladu s propisom države u kojoj se roba nalazi. Ističe se da se to ne odnosi na kontejnere, palete i druge oblike ambalaže koji pripadaju trećim osobama, ako se nije radilo o troškovima koje je poduzetnik imao upravo radi njihovog popravka.

U posljednjem stavku istoga članka navodi se dužnost poduzetnika da, prije nego što se posluži svojim pravom prodaje robe, mora obavijestiti o toj namjeri one osobe od kojih je robu preuzeo i one koje imaju pravo da je od njega preuzmu. Prilikom prodaje poduzetnik će, u skladu s pravom države u kojoj se roba nalazi, izvršiti sve obračune uzimajući u obzir svoja potraživanja i razumne troškove prodaje. Ukoliko postoji višak, jasno je da će on biti vraćen vlasniku robe.

ZAVRŠNE ODREDBE

Završne odredbe Konvencije sadrže devet članaka (čl.17-25) a osvrnut ćemo se samo na dvije koje smatramo karakterističnima za ovaj međunarodni

sporazum. To su rezerve (članak 21.) i stupanje na snagu Konvencije (članak 22).

Rezerve

Članak 22. određuje da se na ovu Konvenciju ne mogu staviti nikakve rezerve. Jednako stajalište u pogledu rezervi imaju i Hamburška pravila²³ i Multimodalna konvencija.²⁴

Na Diplomatskoj konferenciji pojedine su delegacije pokušale ublažiti "strogost" takvog restriktivnog pristupa. Tako je predstavnik Nizozemske predlagao da se predvidi rezerva kojom bi se primjena Konvencije ograničila na određene vrste poduzetnika prijevoznih terminala. Predočio je da su usluge vezane uz prijevoz vrlo različite, da su vezane uz različite vrste prijevoza te obuhvaćaju različitu robu koja je podvrgnuta raznolikim tehnološkim postupcima. Izjavio je da neke države mogu smatrati kako nije poželjno da se svi terminali podvrgnu jednakom pravnom režimu, pa bi mogućnost stavljanja takve rezerve omogućila većem broju država da pristupe Konvenciji. Prijedlog je odbijen s argumentom da bi se na taj način pojedine grupe terminala mogle isključiti iz primjene Konvencije, što bi bilo suprotno težnjama pravnog ujednačavanja.

Američka delegacija je također bezuspješno pokušala izmijeniti članak 20. u tom smislu da se dopusti SAD-u stavljanje rezerve i izuzimanje slagača (stivadora) iz primjene Konvencije, s obzirom da su u SAD-u oni podvrgnuti posebnoj zakonskoj regulativi, pa zbog toga ne postoji potreba da budu obuhvaćeni režimom Konvencije.

Tako je, iz razloga pravne sigurnosti i želje za potpunim ujednačavanjem prava na tom području, možda propuštena šansa da te dvije značajne pomorske zemlje pristupe novoj Konvenciji.

Stupanje na snagu

Prema članku 22. stavku 1. Konvencija stupa na snagu prvog dana u mjesecu nakon isteka jedne godine od dana polaganja pete isprave o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju.

23 Vidi članak 21.

24 Vidi članak 35.

U pripremnim radovima bila su prilikom izrade nacрта, isticana razna stajališta. Dok su se neke države zalagale za što manji broj ratifikacija, što bi, prema njihovom mišljenju, trebalo ubrzati unifikaciju, jer da je stupanje na snagu nekog međunarodnog sporazuma upravo poticaj za druge države da joj pristupe, predstavnici suprotnog stajališta su tvrdili da je pet ratifikacija premali broj ako se žele ostvariti ciljevi unifikacije, pa su predlagali dvadeset ratifikacija, kao u Hamburškim pravilima, ili trideset, kao u Multimodalnoj konvenciji.²⁵

Na Diplomatskoj konferenciji delegati Nizozemske i Njemačke predložili su zajednički amandman koji je bio odbijen, a prema kojem je broj od pet predloženih trebalo povećati na petnaest ratifikacija.

Smatramo da za postupak unifikacije nije važan samo broj država nego i njezina uloga u svjetskom prometu. Kao prilog takvoj tvrdnji navodimo podatak: kad Hamburška pravila budu stupila na snagu 1. studenog 1992. (dakle godinu dana od dvadesete ratifikacije), od tog je broja stranaka ugovornica deset drava koje nisu dosad bile strankom nijednog međunarodnog sporazuma o prijevozu robe morem (!), a sedam su države bez morske obale (!).²⁶ Od potrebnih trideset ratifikacija kod Multimodalne konvencije dosad je sakupljeno svega pet.²⁷

ZAKLJUČAK

Ne bismo sada željeli dati neku općenitu ocjenu o ovom novom međunarodnom sporazumu koji je trebao pridonijeti ujednačavanju pravila na najosjetljivijoj točki puta u prijevozu robe - na terminalu; vrijeme će pokazati od kakvog kruga država će ta Konvencija, uz vrlo malen broj potrebnih ratifikacija, biti prihvaćena. Diplomatska je konferencija svakako pokazala da na njoj, uz postojeći Poslovnik o radu konferencija UN, nije bilo moguće učiniti gotovo nikakva poboljšanja.

U konačnom glasovanju na diplomatskoj konferenciji o čitavoj Konvenciji delegati trideset i jedne države prihvatili su njen tekst, dok se sedam delegacija

25 Među delegatima koji su inzistirali na većem broju ratifikacija (20-30) bili su delgati Vel. Britanije, Francuske, Njemačke i Japana, dok su se za 5 ratifikacija zalagali delegati Australije, Kanade, Meksika, SAD-a i SSSR-a. Za neki srednji broj (10 ratifikacija) bili su delegati Kine, Iraka i Irana. Podaci prema Vilus, o.c.,str.8.

26 Hamburška pravila ratificirale su ili im pristupile sljedeće države: Barbados, Botswana, Burkina Faso, Čile, Egipat, Gvineja, Kenija, Lesoto, Libanon, Madarska, Malavi, Maroko, Nigerija, Rumunjska, Senegal, Sierra Leone, Tanzanija, Tunis, Uganda i Zambija.

27 To su : Čile, Malavi, Meksiko, Ruanda i Senegal.

uzdržalo. Među njima su, nažalost, bile i delegacije Velike Britanije, Nizozemske i Belgije, što samoj Konvenciji ne daje baš mnogo šansi da bude prihvaćena od zemalja Europske zajednice. Već i prvi njemački komentari pokazuju da ni ta država nije sklona nametnuti stroži režim svojim lukama kad ni Rotterdam ni Antwerpen nisu skloni takvim rješenjima.²⁸

Kakav bi stav prema novoj Konvenciji trebala zauzeti naša Republika? Ako se prisjetimo da su dalekih sedamdesetih godina predstavnici naših luka, prilikom rasprava o eventualnom uvrštavanju slagača u tekst Nacrta Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, odbili preuzeti obveze nadzora nad robom (iako su bili spremni prihvatiti pogodnosti ograničene odgovornosti i kratkih zastarnih rokova) onda bismo gotovo sa sigurnošću mogli ustvrditi da ne bismo ni danas bili skloni prihvatiti režim stroge odgovornosti i visokih granica odgovornosti. No, rasprave o tekstu nove Konvencije trebalo bi svakako provesti s predstavnicima naših luka, a organizator takvog sastanka trebalo bi biti novoosnovano Hrvatsko udruženje za pomorsko pravo.

28 Vidi Herber, Harten, o.c., str.410.

Summary

THE NEW UN CONVENTION ON THE LIABILITY OF OPERATORS OF TRANSPORT TERMINALS IN INTERNATIONAL TRADE

The author analyzes the most important provisions of the 1991 UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade.

Special attention is paid to the definitions of "operator", "goods" and "international carriage", to the liability regime (basis of liability, limits of liability, loss of right to limit liability, burden of proof), special rules on dangerous goods and rights of security of the goods.

Pointing out the imprecise and vague provisions of the Convention and specially having in mind the reversed burden of proof provision resulting in severe regime of liability of an operator of a transport terminal, his servants or persons whose services he made use of in performing transport-related services, the author is sceptical about the acceptance of the new Convention by the most important maritime states.