

## PRILOG PROBLEMU SIGURNOSTI KONTEJNERA ON THE PROBLEM OF CONTAINER SECURITY

UDK 621.642.2:656.259

Pregledni rad

Review

### Sažetak

*U ovom radu raspravlja se o zanemarenom problemu sigurnosti kontejnera u međunarodnom multimodalnom prijevozu i sigurnosti prilikom prekrajnih operacija. Uspoređuje se klasični kopneno-pomorski prijevoz s modernim kontejnerskim da bi se uočile prednosti i slabosti potonjega. Analiziraju se tehnički aspekti sigurnosti i nepovredivosti kontejnera, i razlozi zašto je moderni kriminal našao sebi pogodno mjesto u tom sustavu. Upozorava se i na implikacije utvrđenja ove moderne tehnologije u nas i nespremnost ljudskog faktora na nove izazove modernog svijeta.*

### 1. Općenito o sigurnosti sustava

#### *On safety system - in general*

O kontejnerima i tehnologiji njihova prijevoza imamo u nas mnoštvo literature, dok je problem sigurnosti kontejnera, bilo one tehničke ili komercijalne, izrazito zapostavljen. Ovaj će rad pokušati dati prilog ispravljanju tog nedostatka, upućujući na sigurnosne probleme s kojima se suočava kontejnerski prijevoz, osobito onaj multimodalni.

Kontejneri su se pojavili tijekom Drugoga svjetskog rata, primarno kao inicijativa američke vojske da bi se smanjile krađe vojnog materijala. Pedesetih godina počeo se razvijati kontejnerski prijevoz, dok je redoviti prekooceanski promet započeo 1966. godine između SAD i Bremena u Njemačkoj. Taj se promet tako brzo razvijao da je već 1987. g. na svijetu bilo 4,8 milijuna TEU, kojima se prevozilo više od 60% cjelokupnoga nerasutog tereta.<sup>1</sup>

*Paradoksalno* je da je kontejnerski prijevoz, uveden da bi se osjetno smanjile malverzacije i krađe tereta, baš u toj zadaći zakazao. Prema podacima iz 1981. g.<sup>2</sup> količina izgubljenog tereta u kontejnerima izjednačena

je s gubicima nekontejnjiranog tereta. To potvrđuju i podaci iz 1993. godine.<sup>3</sup> Jedna druga statistika iz 1992. g. pokazuje da je godišnji gubitak kontejnjiranog tereta pripisan krađi, sitnoj krađi (pilferage)<sup>4</sup> i neisporuci iznosi 285 milijuna dolara. U tu svotu nisu uključeni neprijavljeni gubici roba, gubici primatelja koji se sami osiguravaju i ona potraživanja koja se pokažu prijeverna.

Očekivanja zagovornika uvođenja kontejnerskog prijevoza da će ta tehnologija eliminirati krađe nije se ostvarila. Razmotrimo koji su razlozi da takav naoko siguran prijevoz, to u praksi nije. Analizirajmo oba sustava: konvencionalni i kontejnerski (multimodalni).

Konvencionalni sustav prijevoza tereta, kopnom i morem, sastojao se od višestruke i etapne provjere količine i kakvoće tereta. Nakon što pošiljatelju kopnenom prijevozniku preda teret, prilikom čega se obavlja kontrola količine tereta i kakvoće, takav se postupak i u sljedećim fazama putovanja, i to: kopneni prijevoznik/luka, luka/morski prijevoznik, morski prijevoznik/luka, luka/kopneni prijevoznik, kopneni prijevoznik/primatelj. Ponekad je takvih operacija bilo dvadesetak i svaki se put teret brojio i provjeravala se kvaliteta. Razlog tim brojnim provjerama bila je odgovornost. U svakoj etapi primalac robe morao je pregledati i izbrojiti robu, u njezinu količinu i kakvoću i kad se osvjedoči i kad se osvjedoči u njezinu količinu i kakvoću predati je sljedećem partneru u prijevozu upravo takvu i zauzvrat dobiti čistu potvrdu primitka. Ako bi koji partner u prijevoznom lancu propustio da tako učini, bio bi odgovoran on sam ili njegov osiguratelj, za manjak ili gubitak tereta. Ovaj je sustav korišten dugo godina i prednost mu je da se relativno lako locira mjesto i vrsta eventualne kriminalne radnje, dok je s druge strane, njegova slabost dugotrajnost postupka i skupoća međuetapnog procesa.

U današnjem multimodalnom prijevozu, u lancu su prijevoza izbjegnuti troškovi međuetapnih zastoja radi kontrole količine i kakvoće tereta, skraćeno je vrijeme boravka broda u lukama, tako da danas brod ukrcava jednaku količinu generalnog tereta u nekoliko sati, za što mu je prije trebalo nekoliko dana. Uvodeći konte-

\* Dr. Duško Vrus, dipl.inž.p.p., kap.d.pl.  
M. Tita 1  
51410 Opatija

gnizirani prijevoz, pomorsko gospodarstvo očekivalo je, uz očite ekonomske prednosti (cijena prijevoza i brzina operacija), da će nestati i kriminal u svezi s teretom. Pretpostavljalo se da će, nakon što je teret ukrcao u kontejner, njegova vrata osiguravana pečatima ostati zatvorena do odredišta i garantirati sigurnost u prijevozu. Što se dogodilo s tim novim sustavom prijevoza i čemu imamo zahvaliti eroziju njegove sigurnosti u današnje vrijeme? Nakon što je nekoliko pečata stavljeno na vrata, njih treba provjeravati u međuetapama jer su oni jamstvo da je teret u kontejneru u originalnom stanju. Teorija je sustava dakle pretpostavila da odsutnost međuetapne provjere količine i kakvoće tereta može biti nadomještena provjerom pečata kojih netaknutost garantira netaknutost tereta. U poslovanju s kontejnerima uvriježila se praksa koju karakterizira faza jednog autora<sup>5</sup>: "We receive a box we handle a box we deliver a box we are not responsible for quality or for condition of contents". Kako se pečati površno kontroliraju u međuetapama, obično se malverzacija uoči tek po dolasku kontejnera na odredište. Prilog eroziji sigurnosnog multimodanoga kontejnerskog prijevoza je i pristup policije tom problemu. Ona često opravdano izjavljuje da nema dokaza da je kriminalna radnja izvršena na teritoriju njezine odgovornosti. Moglo bi se reći da je značajno lakše provjeravati nekoliko pečata na kontejneru, osvjedočiti se jesu li u redu, nego izbrojiti svu količinu tereta koju kontejner sadrži. To, međutim, nije uvijek tako. Evo razloga neadekvatnoj kontroli prilikom preuzimanja kontejnera u međuetapama putovanja:

- Operacija prekrcaja postala je toliko različita i kompleksna u raznim lukama da je kontrola pečata gotovo nemoguća. U nekim je operacijama to spojeno sa stvarnom opasnošću. Takve prilike nameću upravama luka dilemu da li izvrgnuti svoje osoblje životnoj opasnosti ili zanemariti sigurnost kontejnera.

Kako se u naprednijem industrijskom svijetu takve dileme obično rješavaju kompromisom, rezultati ne mogu biti zadovoljavajući za sigurnost kontejnera.

Prilikom iskrcanja kontejnerska dizalica zahvaća kontejner s broda i polaže ga na obalu. Kontrolor pečata ima ponekad tek nekoliko (desetak) sekunda vremena za svoj posao, prije nego što se kontejner odveze. Usporedba isprave s pečatima na kontejneru još je teža na onim kontejnerima koji služe za generalni teret u jednom smjeru trgovine, a za rasuti u drugomu. Takvi kontejneri imaju pet otvora za krcanje; dva su na njegovu krovu i svi su zapečaćeni.

- U nekim lukama dizalice iskrcavaju kontejnere brže nego što ih mehanizacija može odvesti. Zbog toga se iskrcani kontejneri na obali slažu u visinu, u dva ili tri reda, pa kontrolor nema mogućnosti ni vidjeti pečat, a kamoli kontrolirati ga. Pritom se kontejneri dizalicom podižu s broda, prevoze se istom dizalicom i slažu visoko iznad pločnika terminala. U svim operacijama

veliki je pritisak na kontrolore faktor vremena. Brzina ugrađena u sustav tehnologije uvjet je funkcioniranja modernoga kontejnerskog terminala.

- Često se kontejneri podižu s broda, gdje su složeni na visini od pet redova i istom dizalicom slažu se na kopnu u visinu od šest redova, a da nikad ne taknu pločnik kontejnerskog terminala. Obično se to da radi izravno jer bi eventualna međuetapa kontejnerskog transfera na pločniku, da bi se omogućila kontrola pečata, kočila tehnologiju i smanjila prekrcajni učinak.

- Tehnologija terminala u nekim je slučajevima neadekvatna za dobru kontrolu vrata kontejnera i pečata. Prije nego što se kontejner preda cestovnom vozilu, trebalo bi provjeriti pečat i stanje vrata. Međutim, u nekim terminalima to nije moguće jer su kontejneri naslagani na način koji onemogućuje kontrolu. Uobičajilo se da se vozaču cestovnog vozila predaju pečati da zapečati kontejner, nakon što se vozilo odmaknulo s platforme za ukrcaj. Isti je postupak kada cestovno vozilo isporučuje kontejnere na takvu terminalu. Vozač cestovnog vozila tada sam skida pečate, otvara vrata i prilazi platformi za iskrcanje robe iz kontejnera (kojoj se mora pristupiti otvorenih vrata). Oba slučaja protivna su zdravoj pameti, ali su se uvriježila u praksi.

- U praksi je također običaj da se kontejneri u ispravama označuju napomenama: "Said to contain" ili "Shipper's load and count". To bi značilo da tko god rukuje kontejnerom u bilo kojem trenutku može izbjeći odgovornost ili se nje odricati. Međuetapni prijevoznik ili čuvar robe (kontejnerski terminal) otklanjati će bilo kakvu odgovornost za sadržaj kontejnera. Ako u tome ne bi uspio, lakše mu je i braniti se pozivanjem na napomene teretnici. Ako dakle međuetapni prijevoznik ili depozitar robe ne odgovara za sadržaj kontejnera dok njime rukuje ili ga pohranjuje, teško bi bilo od njega očekivati bilo kakve postupke koji bi tu činjenicu kompromitirali. Kad bi se, na primjer, u jednom kontejnerskom terminalu utvrdilo da je pečat netaknut i na svomu je mjestu na vratima kontejnera prilikom iskrcanja s broda, a da je prekinut prilikom predaje sljedećem (kopnenom) prijevozniku, tada bi se terminal izložio nepotrebnom riziku za odgovornost gubitka ili manjka robe, a koji sustav i praksa od njega ne zahtijevaju. To se naravno ne uklapa u pravne pretpostavke odgovornosti, ali praksa ima svoje putove i načine poslovanja, koje diktira čas ovaj, a čas onaj prioritet svjetske trgovine.

- Jedna dodatna anomalija sustava koju valja spomenuti jest činjenica da se u kreditnim pismima (akreditivima) često traži da se u dokumentima navede težina robe u kontejneru. U praksi se to očituje tako da prijevoznik dobiva od krcatelja težinu robe, koju onda rutinski bilježi u teretnicu ili drugi prateći dokument. Unošenje težine ne obvezuje prijevoznika i ne nameće mu dodatnu odgovornost, ali pogoduje prijevarnom pošiljatelju ili krcatelju, jer će se u eventualnom sporu



za manjak robe prijevaru teže dokazati. Neki veliki prijevoznici uzimaju težine prilikom rukovanja kontejnerima, za operacijske razloge, za probleme ukrcaja na brod, a i za kontrolu od eventualne prijave i drugo. Nakon toga se namjerno takvi dokazi uništavaju da ne bi utjecali na sporove u svezi s manjkom tereta pri dolasku kontejnera na odredište.

- Ljudski je faktor zapostavljeni čimbenik u tezi o načelnoj sigurnosti kontejnera u modernoj tehnologiji prometa. Slabo i nemarno identificiranje kontejnera, tamo čak i gdje je to objektivno moguće, i površna ili brzopleta provjera pečata imaju često presudnu ulogu.

- Treće osobe - carina ili zdravstvene vlasti imaju pravo otvoriti kontejner dok je u jednoj od etapa multimodalnog prijevoza, i provjeriti mu sadržaj. Jednako pravo ima i brodarski prijevoznik, kako bi se uvjerio da rizici kojima je izložen prijevoz deklariranog tereta nisu potkotirani. U nekim zemljama carinska služba radi naplate pristojba otvara kontejnere da provjeri je li količina i kakvoća u skladu s onom deklariranom. Takvo otvaranje kontejnera i lomljenje pečata, koliko god bilo opravdano, daje velike mogućnosti lučkim radnicima da prisvoje sav teret ili dio njega. Treba imati na umu da su prioriteta carinske službe fiskalnog karaktera, a ne sigurnost robe u kontejneru.

U dosadašnjem razmatranju prikazali smo da se u modernom kontejnerskom prijevozu naglasak daje brzom protoku roba na uštrb sigurnosti i da se prijevoznici koriste modalitetima takva sustava da bi tek formalno provjeravali netaknutost kontejnera njegovih vrata i pečata. Gubitak cijelog kontejnera upućuje na veću odgovornost operatora. Takvih gubitaka ima mnogo i propisuju se krađa ili gubitku s paluba brodova tijekom putovanja. Budući da je praksa uporabe kontejnera i multimodalnog prijevoza dobro uhodana, poduzetnici se na sudu ne mogu više braniti da "nisu znali da im se to moglo dogoditi", kao u drugim gospodarskim sporovima. Naprotiv, sudovi danas zahtijevaju od poduzetnika dokaze da je postupio s dužnom pažnjom (*due diligence*), pa se steklo uvjerenje da sustav nema slabosti koje bi posebno pogodovale krađi cijelih kontejnera, za razliku od otuđenja robe koju on sadrži.

O zaštitnim mjerama u poslovanju s kontejnerima govorit će se u sljedećem poglavlju.

## 2. Tehnički aspekti sigurnosti kontejnera

### *Containers Safety - technical aspects*

#### 2.1. Problemi s pečatima

##### *Sailing problems*

Od početka uporabe kontejnera u prijevozu pečati su se stavljali na kračune vrata. Jedinствен sustav pečaćenja kontejnera nije uveden. Također nije pronađen način da se pečati na kontejneru stavljaју nezavisno od mehanizma njegova zatvaranja. To je razlogom

zašto se danas, kao i prije, pečati stavljaју na pokretni dio vrata - na kračun. A gdje god postoji pokretni dio mehanizma, lakše je umješnim lopovima pronaći njegove slabe strane i prije ili kasnije otkriti način kako neopaženo ući u kontejner.

Pečati za kontejnere su vrpce koje se provlače kroz uske otvore. Kad su uvučene, ne mogu se više izvući, osim ako se prekinu. Isto načelo pečata vrijedi ako su napravljeni od jednoga ili od više materijala. U ranim danima uporabe kontejnera lopovi su nastojali jednom prekinutu plastičnu ili metalnu vrpcu pečata dovesti u prijašnje stanje grijanjem (vatrom). Tada je nastala utakmica između kriminilaca i industrije: jedni poboljšavaju materijale, a drugi se služe sve boljim ljepljivima da spoje prekinute vrpce. Nakon prvih vrpca od jednog materijala, pojavile su se one sastavljene od nekoliko materijala, ali ni one nisu bile dostatno sigurne: mogle su se lijepiti bez vidljivih vanjskih znakova.

Nakon toga su se razvili tzv. indikativni pečati, koji dokazuju da kontejner nije otvoren, ali nemaju čvrstoće koja bi pripomogla fizičkom zatvaranju kontejnera. S njima su se odmah pojavila dva problema. Prvi je da su ti indikativni pečati dobri tek onoliko koliko je sustav prijevoza dobar. U praksi ima mnogo primjera prekinutih indikativnih pečata koje nitko nije zamijetio. Drugi problem s indikativnim pečatima, njihovom primjenom i množinom vrsta jest nedostatak osoblja upoznatoga s tom tehnologijom. Jer, brojač tereta ili kontrolor kontejnera ne može vidjeti da je takav dirnut kad nije imao prilike vidjeti original.

Nakon indikativnih pečata pojavili su se sigurnosni pečati, koji su imali ugrađenu stanovitu čvrstinu. Oni su bili sastavljeni od dvije komponente koje su se spajale po načelu "muški-ženski". Kriminalci su opet našli načina da ih otvore, posebno jer su bili napravljeni od više dijelova koji su nakon otvaranja bili nadomješteni krivotvorenima.

Novi sustavi pečaćenja temelje se na elektronici i napravama koje bilježe i memoriraju datum i sat otvaranja kontejnera, pa se lako može identificirati koje je bilo legalno, a koje nije. Takvi pečati, međutim, imaju dvije slabe strane. Prvo, ustanoviti da je netko nedopušteno otvarao vrata kontejnera nekoliko tjedana prije otkrića provala i locirati gdje se tada kontejner nalazio, nije još uvijek dostatno da se pronađe počinitelj niti nekoga učini odgovornim. Druga loša strana je visoka cijena uređaja, pa se ne isplati onim prijevoznicima koji kontejnere šalju na duga putovanja, nego tek onima na kraćim putovanjima, zbog amortizacije.

U kontejnera s otvorenim krovom (koji se pokrivaју tekstilnim pokrivačem) pečatilo se provlačenjem jedne neprekinute vrpce od jednog ili više materijala (više komponentne) kroz otvore u materijalu i očice zavarene na ivičnjaku kontejnerskog krova. Lopovi su se dosjetili, pa su kidali vrpce i ponovno ih lijepili, tako

da se prekidanje ne može ustanoviti. Toj slaboj strani treba dodati i fizičku nemogućnost da se brojač penje svuda po kontejnerskom krovu, pregledava vrpce cijelom dužinom i provjeri eventualna oštećenja.

Kriminalci se koriste i činjenicom da su mnogi kontejneri umrljani blatom, pa tako i pečati i drugi pokretni dijelovi kontejnera. Pranje zaprljanih površina bilo bi nezamislivo kočenje tehnologije. Na ruku malverzacijama ide vrlo brzi prekrcaj kontejnera, često smanjena vidljivost i ograničeno vrijeme za pregled. Cjelovita inspekcija svakog kontejnera trajala bi oko 20 minuta, što bilo koji kontejnerski prijevoz jednostavno ne može podnijeti.

## 2.2. Problemi s konstrukcijom

### *Construction problems*

Tržište diktira konstrukciju kontejnera i ono nedovoljno vodi računa o njegovoj sigurnosti. Osim materijalnog okvira, kojemu je čvrstoća propisana međunarodnim standardima, drugih uvjeta za sigurnost kontejnera nema. Vrsta mehanizma za zatvaranje vrata ni debljina kontejnerske oplata nisu propisani. Jedan autor zato primjećuje da je kontejner "papirnati zamotaj s lokotom".<sup>6</sup>

Iako je fizički najlakše provaliti u kontejner kroz oplatu, vrata ostaju najpogodnije mjesto, pa o njihovoj konstrukciji ponajviše ovisi sigurnost kontejnera. Vrata su početkom kontejnerske uporabe bila konstruirana tako da su šarke s pripadajućim pokretnim dijelovima bili s vanjske strane. Vijci i matice na šarkama lako su se otvarali, pa bi zasuni i pečati na vratima postojali irelevantni. Zasuni su također bili sastavljeni od pokretnih dijelova. Kako je i danas na mehanizmima zatvaranja nemoguće izbjeći pokretne dijelove, oni postaju glavnom metom provalnika. Cilj je kriminalcima prepiliti pokretni dio, a zatim ga zalijepiti, staviti natrag i zakamuflirati bojom i blatom. Glavno je da se pri letimičnom pregledu pečata ne vide tragovi nasilja na mehanizmu vrata. Letimični pregledi prilikom prekrcaja praksa su u kontejnerskom prijevozu. Poslije uvedene šarke vrata nisu ništa bolje štatile sadržaj kontejnera.

Kriminalci mogu lako izrezati oplatu, potom provaliti i ukrasti robu iz kontejnera. Rupa se može zatvoriti legalnim putem i tako prikriti jer su oštećenja i popravci vanjske oplata kontejnera s tvrdim krovom ili krovom od tekstila, redovita praksa u njihovu transportu. To što bi takvi legalni popravci trebali biti izvršeni samo s unutarnje strane oplata, ne mijenja gotovo ništa. Jer, brojači i kontrolori kontejnerskih pečata nisu takvi stručnjaci da bi uočili razliku, a za širu ekspertizu nema vremena.

Pečati na vratima provlače se kroz otvore kad je kvaka vrata u zatvorenom položaju. Ta kvaka ima

zavarenu vertikalnu os. Kada se os presiječe i ukloni, a kvaka pričvrsti tako da se vrpce pečata ne mogu prekinuti, vrata se mogu nesmetano otvoriti. Do provalnika je da nakon provale nadomjeste presječenu vertikalnu os novom i da je kamufliraju bojom i blatom.

Ovi primjeri dani su tek ilustracije radi, a ima ih više. Neki se mogu s malo više pozornosti, a neke od ovih načina nemoguće je otkriti ako se čitav kontejner ne bi pregledao iznutra i izvana.

## 3. ZAKLJUČAK

### *CONCLUSION*

Modus operandi kontejnerskoga multimodalnog međunarodnog prometa diktira tržište, kojega su prioriteti brzina operacija na uštrb sigurnosti i nepovredivosti kontejnera. Teškoće oko utvrđivanja provale u kontejner možemo, dakle, rezimirati ovako: prvo, nema vremena za detaljan pregled i drugo, zbog pomanjkanja standardizacije vrata i pečata nedovoljna je stručnost brojača i nadzornika kontejnera, pa rezultati ne zadovoljavaju i kada ima dovoljno vremena za pregled. Kontrolori, naime, ne znaju često što bi konkretno morali tražiti. Trebali bi znati sve o svim vrstama kontejnera, što je vrlo opsežno. U trenutku kad se manjak utvrdi, nema još očite uzročne veze. Stoga započinje redoviti proces u trgovačkom poslovanju, zahtjev za odštetom, s jedne, i odbijanje odgovornosti, s druge strane, što usporava cijeli sustav, zasnovan na brzini poslovanja.

Osiguratelji se nisu osobito trudili da izvrše pritisak na gospodarstvo kako bi se stanje popravilo. Nisu se zalagali za standardizaciju ni za poboljšanje prijevozne discipline. To se može opravdati pritiskom tržišta, koje katkad prisiljava osiguratelje da ne primijete ono što bi trebali. Tu je i određeni oportunitizam osiguratelja, izražen kroz uvjerenje da je prevelika sigurnost kontraproduktivna njihovim interesima.

Radi zaštite kontejnera trebalo bi prije svega standardizirati njihovu konstrukciju, vrata i pečate, pronaći načine kako da se odmah uoči provala, bez otvaranja i prebrojavanja tereta. Luke bi trebale biti sigurne, lučki radnici poštteni, a prijevoznici prvorazredni. To je daleko od stvarnosti: promet ide, osiguratelji osiguravaju, kriminalci su zadovoljni koristeći se sustavom, a činjenica što roba time poskupljuje na tržištu, nikog osobito ne smeta, čak ni države koje ubiru više poreza i carina.

U bivšoj državi i u njezinu sustavu državnog vlasništva, državnoj kontroli nad gospodarstvom i pratećim aktivnostima i činjenici da je takva država bila "policijska", organizirani kriminal nije mogao sebi naći pogodan *milieu*. Relativna nerizičnost pomorskog poslovanja iza kojega je stajala država i zaštićenost od izloženosti malverzacijama, karakterizirao je takav so-



cijalistički državno birokratski sustav. Štetu bi plaćala država, a odgovornost za nju se razvodnjavala u birokratskom labirintu. Da li su današnji sudionici u transportu u osvit novog vremena psihološki i tehnički spremni da se suoče s novim izazovima, na koje svojom dugogodišnjom praksom nisu bili pripravnici, teško je pozitivno prognozirati. Jer striktnost i krutost gospodarskog sustava u kojem su djelovali nisu najbolja iskustva koje bi današnjeg aktera u pomorskoj djelatnosti mogla štititi od takvih nedaća.

Naši kontejnerski terminali nisu još dosegli onaj stupanj tehnologije da bolji pregledi kontejnera prilikom manipulacije ne bi bili ostvarivi. Apsurdno zvuči, ali je činjenica da nam zastarjela tehnologija, zasada, jamči kakvu-takvu sigurnost. Daje nam se dakle priliku da se postupno i bez većih stresova pripremimo za budućnost.

## LITERATURA

### LITERATURE

1. ICC-IMB, "Ports at Risk", London 1993
2. ICC-IMB, "Container Crime, Special Report", London 1987
3. ICC-IMB, "Container Crime, Special Report", London 1993
4. Luck W. L., "Container Security", ICC-IMB, London 1993
5. Vrus D., doktorska disertacija, Rijeka 1994.

Rukopis primljen: 13. 4. 1995.

## BILJEŠKE

### REFERENCES

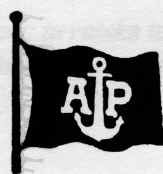
1. ICC-IMB, "Control Crime, Special Report", London 1987, str. 3.
2. ICC-IMB, "Container Crime, Special Report", London 1993, str. 43.
3. ICC-IMB, "Container Crime, Special Report", London 1987, str. 3.
4. Krada theft je krada cijelog koleta, dok je sitna krada, potkradanje ili pilferage krada dijela sadržaja koleta.
5. Luck W. L., "Container Security", ICC-IMB, London 1993, str. 184.
6. Luck W. L., Op. cit., str. 195.

## ON THE PROBLEM OF CONTAINER SECURITY

### Summary

*This paper discusses the apparently neglected problem of Container security in the international multimodal transport and security problems during trans-shipment operations as well. It analyses the modus operandi of the old and new transport systems, pointing out positive and negative aspects concerning the security of the latter new system.*

*Attention has been called to the problems of container security and possible repercussions with introduction of the latest and most advanced technologies and the impact on our shipping industry.*



# Atlantska plovidba

DUBROVNIK

PREVOZI ROBU U SLOBODNOJ  
PLOVIDBI PO SVIM MORIMA SVIJETA.

OBAVLJA PRIJEVOZ TEŠKIH I VANGA-  
BARITNIH TERETA SPECIJALNIM  
BRODOVIMA.

PREVOZI ROBU U MALOJ OBALNOJ  
PLOVIDBI.

DIREKCIJA  
DUBROVNIK, Od svetog Mihajla 1  
Poštanski pretinac 192  
Telegram: ATLANT DUBROVNIK  
Telefon: 412-666 (16 linija)  
Telex: 27616 ATLANT RH  
27584 ATLANT RH  
Telefax: 050-20-384

Za sve informacije obratite se našoj direkciji u Dubrovniku  
i našim agentima po cijelom svijetu