

NACRT KONVENCIJE O ODGOVORNOSTI PREDUZETNIKA TRANSPORTNIH TERMINALA U MEĐUNARODNOJ TRGOVINI

ZORAN RADOVIĆ,
viši naučni suradnik
Instituta za uporedno pravo, Beograd

UDK 347.51:347,763
izvorni znanstveni rad

Nacrt Konvencije o odgovornosti preduzetnika transportnih terminala u međunarodnoj trgovini, pripremljen 1988. godine od strane Radne grupe Međunarodnog instituta za unifikaciju privatnog prava (UNIDROIT), predstavlja do sada najozbiljniji, i istovremeno i značajan doprinos, da se odgovornost ovog preduzetnika reguliše na međunarodnom planu. Za posljednjih trideset godina, koliko dugo se intenzivnije razmatra mogućnost unificiranja odgovornosti lica koja se bave skladištenjem robe, napravljeno je više različitih pokušaja u tom pravcu. Značajna inicijativa UNIDROIT-a potekla je još 1960. godine.

Ideja da se odgovornost preduzetnika transportnih terminala reguliše međunarodnom konvencijom nije lako prihvaćena od mnogih zemalja, i pored toga što je postalo očigledno da u transportnom lancu prevoza robe »od vrata do vrata« jedino odgovornost skladištara nije regulisana međunarodnom konvencijom. Otpore koji su pruženi nije bilo teško razumeti. Sličan zahtev do tada nije bio poznat. Tražilo se da se jednom međunarodnom konvencijom reguliše odgovornost lica koji za razliku od prevoznika celokupnu svoju delatnost obavljaju u jednoj zemlji.

U cilju da se izvrši unifikacija prava, u oblasti u kojoj se rešenja usvojena u nacionalnim pravnim sistemima pojedinih zemalja često znatno razlikuju, predlagači su morali da pređu mnoge prepreke. Konvencija je morala da predvidi i popunjavanje praznina koje u ovoj oblasti u pojedinim pravnim sistemima postoje. Karakteristično je da ponuđena rešenja često preslikavaju odredbe usvojene u Hamburškim pravilima i Konvenciji o međunarodnom multimodalnom prevozu robe. Možda je ironija što predlagači ove konvencije nisu mogli a da ne uzmu u obzir rešenja usvojena u ovim konvencijama, ma koliko da je već postajalo neizvesno da li će one postati sastavni deo međunarodnog pravnog poretka.

1. UVODNE NAPOMENE

Prevoz robe u međunarodnom prometu, posebno morem i vazduhom, a u manjoj meri i kopnom, danas se ne može zamisliti bez korišćenja među-

narodnih transportnih terminala. To naročito važi za robu koja se prevozi u kontenerima. Mogućnost da se postigne maksimalna brzina u otpremi velike količine raznovrsne robe, tzv. generalnog tereta, za razliku od rasutog tereta, može se postići samo korišćenjem terminala koji su namenski opremljeni i osposobljeni za takav prevoz. Ostali terminali se teže uklapaju u transportni sistem poznat pod nazivom »od skladišta do skladišta« ili »od vrata do vrata«.

Pre pojave preduzetnika transportnog terminala (PTT) u transportnom lancu prevoza robe »od vrata do vrata« pored raznih prevozilaca učestvovalo je još samo skladištar. Njegova delatnost se sastojala u čuvanju i održavanju robe koja je pripadala drugom subjektu. U pitanju je delatnost koju je skladištar po pravilu obavljao za nagradu. Skladišni posao se prvi put pojavio u pomorskim lukama, zbog potrebe da se roba obezbedi od krađe i rasipanja posle završenog pomorskog prevoza. Razvijanjem kontinentalnog transporta robe, prvo železničkog, a zatim i drumskog, dolazi do osnivanja javnih skladišta u unutrašnjosti. Pojava samostalnog i specijalizovanog skladišta za skladištenje tuđe robe smatra se značajnom pojavom u ekonomskom smislu.¹ Uloga špeditera postaje takođe značajna u međunarodnom robnom prometu. Špediter se više ne bavi samo otpremanjem robe, i koje je bilo uslovljeno pre svega tehnološkim razvojem transporta,² već počinje i sam da otvara velika skladišta u transportnim centrima. Ovakva praksa se sve više širi tako da se u saobraćajnim centrima otvaraju carinska skladišta, carinska smestišta, slobodne carinske luke, slobodne carinske zone, konsignaciona skladišta, itd.

Delatnost skladištara se vremenom proširuje. Skladištar počinje da se bavi istovarom, pretovarom i utovarom robe kao i kraćim prevozom robe u mestu svog poslovanja. Pojava kontenera u masovnom prevozu robe uslovila je i pojavu terminala koji su namenski opremljeni i osposobljeni za pružanje usluga u vezi sa prevozom. Terminali se prvo pojavljuju u pomorskim lukama, a kasnije u unutrašnjosti. Pomorski kontenerski terminal predstavlja kopneni prostor u luci s izgrađenom obalom, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namenjenim za pristajanje kontenerskih brodova, ukrcavanje i iskrcavanje kontenera, uskladištenje kontenera, rukovanje kontenerima, kao i za obavljanje ostalih delatnosti koje su s tim delatnostima u ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi.³

Delatnost međunarodnih transportnih terminala je zbog prirode svog poslovanja i usluga koje treba da pruže korisnicima usluga raznovrsna. Potreba da se odgovornost ovih terminala u svetu reguliše na jedinstven način, a koja je veoma različito regulisana, uočena je dosta davno. Prvi pokušaji da se odgovornost preduzetnika međunarodnog transportnog terminala reguliše međunarodnom konvencijom, ili tipizoranim opštim uslovima po-

¹ Jelena Vilus, Slavko Carić i Stevan Šogorov, Međunarodno privredno pravo, Beograd 1984, str. 553.

² Juraj Madžarić, Savjetovanje o integralnom transportu, Transport, Beograd, br. 7/79.

³ Drago Pavić, Poslovi pomorskog kontenerskog terminala, Pomorski zbornik, Rijeka, knjiga 16/78.

slovanja, takođe su učinjeni dosta davno. Razmišljanja u ovom pravcu datiraju još od 1960. godine. U okviru UNIDROIT-a razmatrala se na prvom mestu mogućnost da se izradi jedan ugovor o skladištenju robe. Inicijativa da se donesu jednoobrazna pravila o odgovornosti skladištara potekla je od zemalja u razvoju. Odluku u tom smislu doneo je UNIDROIT 1974. godine. Ideja da se odgovornost preduzetnika transportnog terminala reguliše jednom međunarodnom konvencijom u početku nije lako prihvaćena. Otpora je bilo i pored očiglednih prednosti ako bi se konvencija donela. U transportnom lancu robe »od vrata do vrata« danas učestvuju prevoznici kao preduzetnici transportnog poduhvata na način da je svakom korisniku njihovih usluga poznat pravni mehanizam na kome počiva njihova odgovornost. Za svakog stvarnog prevozioca danas postoji međunarodna konvencija koja reguliše ovu odgovornost (npr. Haška pravila iz 1924. za pomorske brodare, Varšavska konvencija iz 1929. i Haški protokol iz 1955. za vazdušne prevoziocce itd.). Činjenica da je međunarodnim konvencijama iz transportnog prava regulisana odgovornost prevozilaca koji posluju na područjima koja su pod jurisdikcijama različitih zemalja, a da se sada traži regulisanje odgovornost preduzetnika koji je po svom poslovanju statičan zbog čega posluje samo u okvirima jednog pravnog sistema, nesumnjivo je doprinela da u početku ne bude dovoljno razumevanja da se posao jednog skladištara, ma koliko važnog u međunarodnoj robnoj razmeni, izuzme iz nacionalnog pravnog sistema.⁴ U poslednje vreme sve se ređe osporava nedostatak jedinstvenih propisa o odgovornosti lica kojima se poverava roba na čuvanje pre, u toku ili posle njenog prevoza u međunarodnom prometu. Ovaj nedostatak, premda uočen dosta davno, smeta korisnicima usluga. Danas postoje velike razlike između rešenja u pojedinim zemljama koje se odnose na odgovornost skladištara i drugih lica koja se pojavljuju u međunarodnom transportu pružajući usluge krcanja, iskrčavanja, itd. u pogledu njihove odgovornosti (režim odgovornosti, opšti uslovi, mogućnost isključenja odgovornosti, itd.).⁵

⁴ Npr. Engleska smatra da su razlike u nacionalnim pravima toliko velike da nije praktično ovakvu jednu konvenciju donositi i pored priznanja da se radi o materiji koja je sa ekonomskog stanovišta važna. Svoj stav opravdava shvatanjem da u ovoj oblasti nisu zabeležene neke veće teškoće, UNIDROIT 1981. Study XLIV — Doc. 9.

⁵ Engleska nema zakonskih propisa o odgovornosti skladištara. Istina skladištar u toj zemlji odgovara po common law-u kao nepisanom pravu koje reguliše ugovor o čuvanju (ostavi) po kome je skladištar dužan da preduzima razne radnje za koje odgovara u slučaju svoje nepažnje kao i nepažnje lica koja za njega rade. U praksi skladištar retko odgovara jer ga štite opšti uslovi poslovanja koja je sam doneo, ili neka asocijacija, a kojima je isključio ili ograničio svoju odgovornost (20 funti po toni robe koja mu je poverena). U SR Nemačkoj skladištar odgovara korisniku ako ne dokaže da je pokazao dužnu pažnju pažljivog privrednika. Luke često ograničavaju svoju odgovornost pozivajući se na opšte uslove poslovanja koje su same donele (DM 20 po 1. kg). U Italiji skladištar ne odgovara ako dokaže da šteta nije nastala njegovom krivicom. U zemljama kao što su Holandija i Belgija primena opštih uslova poslovanja skladištara i lučkih preduzetnika ograničena je u znatnoj meri zakonskim propisima koji ograničavaju pravo ovim licima da isključuju svoju odgovornost. Odgovornost skladištara u našoj zemlji je strožija od rešenja prihvaćenih u mnogim zemljama. Skladištar odgovara za štetu osim ako dokaže: a) krivicu ostavodavca; b) manu ili prirodno svojstvo uskladištene robe; c) višu silu.

Kako danas nema razloga da ovakve razlike ostanu, Konvencija bi poboljšala položaj krcatelja i drugih korisnika terminalskih usluga u kombinovanom prevozu.⁶

2. RAD NA DONOŠENJU KONVENCIJE

Još kod razmatranja prednacrtu Konvencije o odgovornosti preduzetnika transportnih terminala, smatrali smo da donošenje ove Konvencije treba pozdraviti i podržati kao nastavak rada Ujedinjenih nacija, naročito posle donošenja Konvencije o prevozu robe morem (Hamburška pravila) 1979. i Konvencije o međunarodnom multimodalnom prevozu robe 1980. godine. Polazeći od činjenice da su donošenje Konvencije o odgovornosti preduzetnika međunarodnog terminala podržale svojevremeno zemlje u razvoju, bilo bi potrebno usredsrediti napore da ova Konvencija u okviru integralnog transporta doprinese stvaranju novih ekonomskih odnosa, ne samo u transportu već i u spoljnotrgovinskoj razmeni u celini. Opšte je prihvaćeno da skladišni posao ima veliki značaj za privredu svake zemlje, zbog čega ga treba shvatiti kao privredni posao koji omogućava celishodnije sprovođenje međunarodne (i unutrašnje) razmene robe.

Stvaranjem i razvijanjem specijalizovanih skladišta vrše se znatne uštede s obzirom da je razvojem tehnike omogućeno duže i bezbednije čuvanje robe. Sve se češće praktikuje da se u saobraćajnim i tržišnim centrima formiraju carinska skladišta, konsignaciona skladišta, kontenerski terminali i slobodne carinske zone. Skladištari u ovakvim centrima, polazeći od prirode skladišnog posla u međunarodnoj robnoj razmeni, zaključuju ugovore sa stranim elementom. S obzirom da je u transportnom lancu prevoza robe »od skladišta do skladišta« odgovornost svakog prevozioca regulisana konvencijom u zavisnosti od vrste prevoza, ostaje skladištar skoro usamljen u tom lancu kao lice čija je odgovornost regulisana nacionalnim zakonodavstvom. Zbog toga položaj skladištara u međunarodnom robnom prometu ne zadovoljava potrebe privredne, konkretno, korisnika, bilo u svojstvu kupca, prodavca ili posrednika.

U radu na donošenju ove Konvencije nisu se mimoile teškoće prisutne u radu na donošenju međunarodnih konvencija iz drugih privrednih oblasti. Kao i u radu drugih međunarodnih organizacija, tako i u radu UNIDROIT-a, došlo je do očekivanih razmimoilaženja u shvatanjima pravnika koji dolaze iz kontinentalnih zemalja (civil law-a) i zemalja common law-a. Zbog toga je trebalo premostiti ozbiljne teškoće koje su nastale kao posledica različitih pravnih shvatanja. Na prvom mestu trebalo je odrediti pojam »preduzetnika« (operatora). S tim u vezi došle su do izražaja različite

⁶ Bez korišćenja usluga preduzetnika transportnih terminala ne može se zamisliti uspešan prevoz robe u kombinovanom transportu, a pod kojim podrazumevamo transport robe u jednom i istom vidu transporta opreme, koristeći više od jednog načina prevoza, UN Economic and Social Council, Economic Commission for Europe, Trans/GE.24/GRCT/R.43; 1977.

konceptije koje u pogledu delatnosti koje obavlja ovo lice postoje u common i civil law-u. Naime, u angloameričkom (common law) sistemu, i zemljama koje tom sistemu pripadaju (od kojih su mnoge zemlje u razvoju), pravni odnos čuvanja robe (safekeeping) može da se zasnuje na osnovu ugovora ili faktičkim stupanjem u posed određene stvari (preuzimanjem, na primer, robe od vozara). Obavljanje tih delatnosti može da bude uz naknadu ili bez naknade. Prema civil law sistemu (kome pripadaju evropske zemlje, zemlje Latinske Amerike kao i sve zemlje u razvoju koje su bile bivše francuske, portugalske ili španske kolonije), preduzetnik transportnog terminala obično zaključuje ugovor da će robu uz određenu naknadu da čuva određeno vreme i da je preda licu koje je u tom smislu ovlašćeno. Prema ovom drugom shvatanju koncipirana je bila i definicija u nacrtu Jednoobraznih pravila o odgovornosti preduzetnika iz ove oblasti (nacrt), prema kojoj se preduzetnikom transportnog terminala smatra »svako lice koje se uz naknadu obavezuje da čuva robu pre, za vreme ili posle prevoza, sa ciljem da robu uruči licu koje je ovlašćeno da robu preuzme«. U pitanju je bio nacrt pravila koji je izradio sekretarijat UNIDROIT-a 1964. godine, u vreme kada su protivnici ove konvencije postali glasniji. Mnogi su smatrali da je ranija definicija u nacrtu Konvencije UNIDROIT-a bila bolja.⁷

Posle duge diskusije i osnivanja ad hoc redakcione grupe predložena je nova varijanta sa tri alternative u kojoj se — na insistiranje američke delegacije — uvode pojmovi pažnja (briga), čuvanja i kontrole nad robom (care, custody and control) kao glavne delatnosti koju ima preduzetnik u vezi sa robom. Brisane su reči »uz naknadu« (against remuneration), a dodate su i »delatnosti u vezi sa prevozom« (transport related operations).

U pogledu delatnosti kojima se preduzetnik bavi takođe nije mogao dugo da se postigne consensus. Ovo pitanje je tesno povezano sa određivanjem pojma preduzetnika, tako da se radna grupa našla u teškoj situaciji jer su predstavnici dva različita pravna sistema imali različita shvatanja. Sem toga postoji i uže i šire shvatanje delatnosti kojima se bavi preduzetnik. Po užem shvatanju to je samo čuvanje robe (safekeeping), dok po širem shvatanju obuhvata i razne manipulativne radnje koje su, kako su isticali predstavnici međunarodnih luka i skladišta, danas vrlo česta pojava. Primena sve savremenije tehnologije nameće potrebu da se međunarodnim terminalima poverava obavljanje različitih poslova u vezi sa robom.

3. NACRT KONVENCIJE

Radna grupa⁸ na sastanku održanom u Nju Jorku januara meseca 1988. pripremila je nacrt Konvencije o odgovornosti preduzetnika transportnih

⁷ Prema toj definiciji »preduzetnik transportnog terminala« je svako lice »koje deluje u svojstvu koje se razlikuje od onog koje ima prevoznik, koje preuzima obavezu da uz naknadu čuva robu pre, za vreme ili posle prevoza, bilo na osnovu sporazuma ili preuzimanjem takve robe od krcatelja, prevozioca, špeditera ili bilo kog drugog lica, sa ciljem da istu uruči licu koje je ovlašćeno da mu budu isporučena«.

⁸ The Working Group on International Contract Practices.

terminala (PTT) u međunarodnoj trgovini.⁹ Uvidom u nacrt ove Konvencije zapaža se vidan napredak kod iznalaženja rešenja koja su prihvatljivija za većinu zemalja pri čemu je komisija pokazala određenu fleksibilnost. Istina, neka pitanja su ostala neregulirana, kao npr. pitanje pravne snage isprave koju preduzetnik transportnog terminala izdaje — u ranijem nacrtu bilo je pokušaja takvog regulisanja, zatim, pitanje da li pojam preduzetnika treba izričito proširiti i na pružaocce usluga koji svoje usluge ne naplaćuju.

Mišljenja smo da je pojam preduzetnika na interesantan način definisan, posle dugog lutanja u vezi sa izborom izraza koji treba da obeleži ovog nosioca privrednih aktivnosti, »customer« ili »user«, ovaj drugi je korišćen prilikom izrade Konvencije o međunarodnom multimodalnom transportu, izabran je izraz »preduzetnik« (operator). Nesumnjivo da se radi o savremenom izrazu koji odgovara i tendencijama prisutnim u međunarodnom transportnom pravu poslednjih godina. U sve većoj meri se prihvata rešenje prema kome se celokupna odgovornost vezuje za nosioca privrednih aktivnosti i u kome se sužava mogućnost da nosilac svoju ugovornu odgovornost isključi ili ograniči na simbolične iznose. Predložena definicija nam pomaže da preduzetnika transportnog terminala prepoznamo i to uz dva testa. Činjenica da ako neko lice, u okviru svog poslovanja preuzme robu koja se pojavljuje u međunarodnom prevozu i u vezi sa ovom robom obavlja »usluge koje su u vezi sa transportom«, ukazuje nam da pred sobom imamo preduzetnika transportnog terminala. Kako »usluge koje su u vezi sa transportom«¹⁰ takođe pruža i prevoznik, za prepoznavanje našeg preduzetnika (»prerušenog skladištara«) potreban nam je i drugi test koji je u nacrt ugrađen: lice u pitanju se neće smatrati preduzetnikom u onom stepenu u kom odgovara za robu u svojstvu prevoznika ili preduzetnika multimodalnog transporta prema »primenljivim pravilima prava koje regulišu prevoz«. Čini nam se da data definicija izlazi iz okvira definicija koje su do sada usvojene u međunarodnim konvencijama transportnog prava. S druge strane, neodređenost usluga koje su u vezi s transportom dozvoljava mogućnost različitog tumačenja pa prema tome predstavlja opasnost da jedno isto lice za poslove koji su bliži transportu odgovara na jedan način, a za poslove koji za transport nisu tipični (npr. zbog toga što nova tehnologija još nije u dovoljnoj poznata i u primeni), odgovara na drugi način.

Rešenje koje je usvojeno u nacrtu konvencije o vremenu trajanja odgovornosti PTT svakako predstavlja napredak u odnosu na rešenje koje je po ovom pitanju usvojeno u Hamburškim pravilima. Za razliku od Hamburških pravila, u kojima se objašnjava u kojim će se sve slučajevima smatrati da prevoznik drži robu, u koje vreme ujedno za istu i odgovara, nacrt je to pitanje jednostavno rešio. Preduzetnik je odgovoran za robu od trenutka kada je robu preuzeo pa sve do trenutka kada je robu predao ili stavio na raspolaganje licu koje je ovlašćeno da je preuzme. Usvajanjem

⁹ Dokument V. 88-25159.

¹⁰ Cl. 1. pod (d) »usluge koje su u vezi sa transportom« uključuju usluge kao što su skladištenje, krcanje, iskrcavanje, slaganje, trimovanje, zaštićivanje i učvršćivanje.

ovog predloga izbegao bi se drugi stav prvobitnog nacrtu u kome se objašnjava kako se vreme odgovornosti PTT produžava ako preduzme da izvrši neke druge manipulativne radnje s robom, kao što je npr. ukrcavanje robe. S druge strane, rešenje prema kome treba da prestane odgovornost PTT, u trenutku kada robu stavlja na raspolaganje ovlašćenom primaocu manje je prihvatljivo. S obzirom da pred sobom imamo preduzetnika, koji je po pravilu i skladištar, izraženo je mišljenje da predloženo rešenje nepotrebno stavlja primaoca u nepovoljan položaj koji nije uvek u stanju da robu prihvati i pored najbolje volje. Ni prevoznik koji nema previše vremena na raspolaganju, s obzirom da prevozna sredstva treba što kraće da se zadržavaju u jednom mestu po prirodi samog poslovanja, ne može na predloženi način da se oslobodi odgovornosti. U slučaju da iz bilo kog razloga prevoznik ne može predati robu u mestu odredišta, on je dužan da robu uskladišti na uredan način na teret samo robe. Međutim, ovakvo obrazloženje je neprihvatljivo. Gubi se iz vida da prevoznik može skoro uvek prevezenu robu da uskladišti dok skladištar bez saradnje sa primaocem ne može uskladištenu robu nikome drugom da preda.

Mišljenja smo da su prihvatljiva neka rešenja koja su predložena za ispravu koju PTT izdaje. PTT je dužan da na zahtev komitenta (customer)¹¹ izda ispravu, uz minimalne, ali bitne podatke: a) identifikacija robe; b) stanje i količina robe; c) potvrda prijema robe putem potpisa. Nije međutim dovoljno razumljiv i jasan način na koji se obara pravna pretpostavka da je PTT primio robu u vidljivo ispravnom stanju ako nije postupio u skladu sa prethodnom obavezom (izdavanja, odn. potvrđivanja prijema robe): »he is rebuttably presumed to have received the goods in apparently good condition«.

Osnov odgovornosti PTT-a prema nacrtu Konvencije regulisan je na sledeći način: preduzetnik je odgovoran za štetu na robi koja nastane usled njenog gubitka ili oštećenja. Njegova odgovornost postoji takođe ako zakašni u predaji robe. Postoji mogućnost da se preduzetnik oslobodi odgovornosti. U tom slučaju je potrebno da preduzetnik dokaže da su on, lica koja su kod njega zaposlena, njegovi zastupnici i druga lica, čijim uslugama se u izvršenju svojih ugovornih obaveza služi, preduzeli sve mere koje su se razložno mogle preduzeti da bi se izbegao štetni događaj kao i njegove posledice. U ovom delu nacrt Konvencije skoro u celini prihvata rešenja koja su u Hamburškim pravilima usvojena.

Metodologija koja je kod određivanja granica odgovornosti PTT-a korišćena jeste ona ista koja je i u Hamburškim pravilima prihvaćena. Kao merilo za utvrđivanje granice odgovornosti u oba slučaja su primenjena specijalna prava vučenja. Međutim, s obzirom da PTT posluje sa različitim prevoznicima, koji imaju granice odgovornosti na različite načine regulisane, ova okolnost je bila presuda mada se predlagalo da se odstupi od do sada utvrđene prakse kod utvrđivanja granice odgovornosti. U nacrtu su

¹¹ Interesantno je uočiti da u Nacrtu nije data definicija komitenta s obzirom da je postalo uobičajeno da se takvo objašnjenje da za sve učesnike u poslu na početku konvencije.

predložena sledeća rešenja: samo u slučaju da je roba koja se poverava PTT-u pojavljuje u pomorskom prevozu ili prevozu unutrašnjim plovnim putevima, predlaže se limit koji odgovara rešenju usvojenom u Hamburškim pravilima — 2,75 obračunskih jedinica po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe. U drugim slučajevima odgovornost PTT se povećava na iznos od 8,33 obračunskih jedinica. U oba slučaja se radi o gornjim granicama odgovornosti.

Mišljenja smo da bi iz praktičnih razloga bilo mnogo bolje prihvatiti jedinstven limit odgovornosti. Bilo bi i korisno prihvatiti niži limit i svakako ne veći od onog prihvaćenog u Hamburškim pravilima. Niži limit odgovornosti za prevozioca u međunarodnom transportu obrazlagao se uvek činjenicom da je osiguranje robe u prevozu jeftinije od osiguranja odgovornosti prevozioca. Protivargument da veća premija za osiguranje odgovornosti neće uticati na povećanje cene usluga u našem slučaju još je teže prihvatiti s obzirom da komitent nema mogućnosti izbora jednog od više PTT-a kao kad je reč o prevozu robe.¹²

U nacrtu Konvencije je predviđeno da se Konvencija ima primeniti kako u slučaju da se odgovornost PTT-a za štetu na robi zasniva na ugovoru tako i kada se ova odgovornost zasniva na vanugovornoj odgovornosti. Premda bi se na prvi pogled moglo tvrditi da se Konvencija ne primenjuje na vanugovorne zahteve za naknadu štete, predloženo rešenje je prihvatljivo, s obzirom da u pojedinim pravnim sistemima pozivanjem na vanugovornu odgovornost PTT-a mogla bi se izigrati rešenja usvojena u konvenciji.

Posebna pravila o opasnoj robi regulisana na način koji se razlikuje od onog usvojenog u Hamburškim pravilima. Dok se u Hamburškim pravilima težište obaveza stavlja na krcatelja, u nacrtu Konvencije ovom pitanju se ne poklanja pažnja. Bitno je međutim što je u nacrtu Konvencije na jasan način utvrđeno šta PTT sve može da preduzme ako mu se preda opasna roba, a da na tu okolnost nije na adekvatan način bio upozoren i da nije na drugi način došao do tog saznanja.

Problematici prava preduzetnika da zadrži preuzetu robu u cilju ostvarenja svog protivpotraživanja od ostavodavca ili primaoca robe u nacrtu Konvencije posvećeno je znatno mesta. Premda je jasno da toliko veliki broj odredaba o ovoj materiji nije potreban, s obzirom da je zakonska regulativa mnogih zemalja, uključujući i naše, potpuno zadovoljavajuća, predloženo rešenje u nacrtu Konvencije se može braniti činjenicom da pravni sistemi pojedinih zemalja ne predviđaju sličnu zaštitu skladištara.

Odredbe Nacrta u delu u kome se reguliše obaveštavanje, kad je reč o gubitku i oštećenju robe kao i o zakašnjenju u predaji, razlikuje se u jednom delu od Hamburških pravila. Različito regulisanje ima, međutim, svog opravdanja, s obzirom na razlike koje postoje u poslovanju PTT i pomorskog prevozioca. Zbog toga se smatra da su duži rokovi koje je dobio PTT prihvatljivi.

¹² Zoran Radović, Hamburška pravila sa stanovišta osiguranja, Simpozijum iz oblasti transportnog osiguranja, Beograd 1983.

Zastarelost potraživanja prema PTT regulisana u Nacrtu na sličan način na koji je ova materija regulisana u Hamburškim pravilima. Zbog razlika koje postoje u prirodi poslovanja skladištara i prevozioca, smatramo da je dobro rešenje prema kome se ovaj rok prema PTT računa od trenutka kada je robu predao licu koje je za preuzimanje robe ovlašćeno, dok se ovaj rok prema Hamburškim pravilima računa od trenutka predaje, bez navođenja kome. S obzirom da prevozilac ne može da čeka ovlašćeno lice, koje se nije pojavilo u vreme kada je trebalo, prevozilac skladišti robu na račun same robe.

Interesantna je odredba Nacrta o tumačenju Konvencije. Prilikom tumačenja ove Konvencije, predviđa odredba, vodiće se računa o njenom međunarodnom karakteru i potrebi da se unapredi jednoobraznost u vezi sa njenom primenom.

Pre nego što odgovornost PTT-a bude međunarodnom konvencijom uređena, novi problemi u međunarodnom transportnom pravu već su se našli pred nama. Teletransmisija transportnih podataka vrši se brzinom koja je do skora bila nezamisliva. Prenešeni podaci pojavljuju se u formi kopija isprava kao što su teretnice, skladišnice, itd. Kako se, međutim, za komuniciranje ne koristi hartija već elektronski impulsi, preneti podaci se ne mogu pojaviti u obliku originalnih isprava i kao takve prihvatiti. Danas ne postoje nikakve tehničke teškoće, međutim, da se transportni podaci na ovaj način pouzdano prenese i koriste. S tim u vezi kao prvo postavlja se pitanje pravnog učinka takvog prenosa podataka. U međunarodnom robnom prometu još uvek je važna pravna kontrola komercijalnog poslovanja. Ova kontrola se tradicionalno manifestuje u kontroli pisanih isprava i dokumentacije. Tako se postavlja pitanje dokazivanja postojanja jednog ugovora, kako njegove sadržine, tako i verodostojnosti »elektronskog potpisa«.¹³ Data situacija nameće potrebu pravnog regulisanja ove materije zbog čega donošenje nove konvencije pruža za tako nešto izvanrednu priliku. U vezi sa samim nacrtom konvencije postavlja se i pitanje oportuniteti insistiranja na rešenjima iz Hamburških pravila i Konvencije o međunarodnom multimodalnom prevozu robe, međunarodnih instrumenata koje izgleda niko neće.

¹³ Hugh M. Kindred, *Modern Methods of Processing Overseas Trade*, *Journal of World Trade*, Geneva, December, 1988, str. 15.

Summary

DRAFT CONVENTION ON LIABILITY OF OPERATORS OF TRANSPORT TERMINALS IN INTERNATIONAL TRADE

The Draft Convention on Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade as prepared by the Working Group on International Contract Practices to which UNIDROIT transmitted its preliminary draft is the most serious effort to regulate the liability of such operators internationally.

Efforts to unify law in this field started thirty years ago. In 1960 the subject of bailment and warehousing contract first appeared in the UNIDROIT's general work programme. The drawing up of uniform rules governing warehousing contracts was a difficult and complex task. Unlike carriage operations, warehousing is a sphere of activity which was left almost exclusively within the province of national relations. For this reasons there was opposition to the introduction of rules designated to bringing about uniformity. As a consequence and also due to different national regulations regarding the warehouseman's liability, it was decided to observe the minimum rules laid down in the Convention.

The rules in the Draft Convention were often those of the Hamburg Rules and Convention on International Multimodal Transport of Goods. It is perhaps an irony that the Working Group could not avoid taking into consideration the forms of regulation of these conventions since it was already difficult to envisage whether they will ever become a part of international law.