

# OBVEZE POŠILJATELJA I PRIJEVOZNIKA U VEZI S CARINOM I DRUGIM FORMALNOSTIMA PREMA KONVENCIJI CMR\*

Prof. dr. sc. NIKOLETA RADIONOV\*\*

Naslovna izv. prof. dr. sc. ADRIANA V. PADOVAN\*\*\*

UDK 656.1:339.543

DOI 10.21857/mnlqgcr2xy

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 3. veljače 2022.

Prihvaćeno za tisak: 16. ožujka 2022.

*U ovom članku izučavaju se obveze i odgovornosti pošiljatelja i prijevoznika u pogledu nužnih isprava i podataka za potrebe carinskih i drugih postupaka koji se moraju obaviti prije isporuke robe u smislu članka 11. Konvencije CMR. Komparativnom analizom odgovarajuće sudske prakse u državama članicama Konvencije CMR te međunarodno relevantne pravne doktrine, autorice identificiraju moguće probleme u primjeni predmetnih odredbi Konvencije CMR te pronalaze primjerena rješenja radi uniformnog tumačenja Konvencije CMR na međunarodnoj razini i podizanja razine pravne sigurnosti za sve dionike s određenim pravnim interesom u odnosu na ugovor o međunarodnom prijevozu robe cestom. Autorice donose i poseban osvrt na dosadašnju domaću sudsku praksu primjene članka 11. Konvencije CMR te sugeriraju odgovarajuća rješenja u kontekstu hrvatskog prava kad je ono mjerodavno za ugovor o međunarodnom prijevozu robe cestom.*

**Ključne riječi:** *CMR; međunarodni prijevoz robe cestom; odgovornost prijevoznika; odgovornost pošiljatelja; carina; dokumentacija.*

---

\* Ovaj je članak rezultat suradnje na projektu Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod naslovom »Interpretacija Međunarodne konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (Ženeva, 1956.) u praksi hrvatskih sudova« koji se provodi uz financijsku potporu Zaklade Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti na temelju Ugovora o dodjeli pomoći Zaklade Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti od 23. studenoga 2020. godine.

\*\* Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov, redovita profesorica u trajnom zvanju, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Trg Republike Hrvatske 3, 10000 Zagreb, Hrvatska, e-adresa: nikoleta.radionov@pravo.hr.

\*\*\* Naslovna izv. prof. dr. sc. Adriana V. Padovan, viša znanstvena suradnica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Augusta Šenoa 4, 10000 Zagreb, Hrvatska, e-adresa: avpadovan@hazu.hr.

## 1. UVOD

Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom, Ženeva, 1956. (u nastavku: Konvencija CMR) uređuje pravne odnose između pošiljatelja, prijevoznika i primatelja tereta koji se prevozi cestom. Konvenciju je do danas ratificiralo 58 država, među kojima je velika većina europskih zemalja, uključujući i Hrvatsku.<sup>1</sup>

Uz Konvenciju CMR naknadno su usvojeni i tzv. Protokol CMR-SDR iz 1978., kojim se uvodi ograničenje odgovornosti prijevoznika na iznos od 8,33 obračunske jedinice posebnih prava vučenja (SDR) po kilogramu oštećene ili izgubljene robe umjesto dotadašnjih 25 Germinal franaka po kilogramu,<sup>2</sup> te Protokol EDI-CMR iz 2008. godine kojim se regulira elektronički teretni list.<sup>3</sup> Republika Hrvatska postala je članicom Protokola CMR-SDR iz 1978. tek 2017. godine,<sup>4</sup> a Protokol EDI-CMR iz 2008. do danas nije ratificirala iako je doktrina zauzela stav o opravdanosti ratifikacije.<sup>5</sup>

Konvencija CMR iznimno je važan međunarodni unifikacijski pravni instrument jer jamči određenu razinu pravne sigurnosti u međunarodnoj trgovini ujednačujući pravni režim odgovornosti cestovnog prijevoznika i općenito međusobnih prava i obveza strana ugovora o međunarodnom prijevozu robe cestom diljem Europe i šire. Uvođenje standardnog obrasca CMR teretnog lista, koji sastavlja i objavljuje Međunarodna unija za cestovni transport (IRU) i koji se temelji na sustavu Konvencije CMR, olakšava funkcioniranje međunarodnog transporta i trgovine jer takav transportni dokument široko prihvaćaju u praksi svi zainteresirani dionici (prijevoznici, trgovci, špediteri, carinske vlasti itd.) u svim zemljama ugovornicama Konvencije CMR.

---

<sup>1</sup> United Nations Treaty Collection: Status of Treaties, [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg\\_no=XI-B-11&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en) (pristup 31. prosinca 2022.).

<sup>2</sup> Protokol CMR-SDR iz 1978. godine danas ima 48 država članica, a na međunarodnoj je razini na snazi od 28. prosinca 1980. godine. Vidi: United Nations Treaty Collection: Status of Treaties, [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11-a&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-a&chapter=11&clang=_en) (pristup 31. prosinca 2022.).

<sup>3</sup> Protokol EDI-CMR iz 2008. godine danas ima 30 država članica, a na međunarodnoj je razini na snazi od 5. lipnja 2011. godine.

<sup>4</sup> Zakon o potvrđivanju Protokola uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR), *Narodne novine*, br. 6/2016; Objava o stupanju na snagu Protokola uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR), *Narodne novine*, br. 2/2017.

<sup>5</sup> Radionov, N.; Mišković Aguilar, M., EDI-CMR Protokol 2008: korak u pravom smjeru, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 55 (2016.), br. 170, str. 49-68.

Dok poredbenopravna doktrina obiluje izvorima na temu Konvencije CMR<sup>6</sup> u kojima je moguće naći i komentare na ovdje razmatrane odredbe članka 11. Konvencije CMR, ovaj iznimno važan instrument međunarodnog transportnog prava još nije, nažalost, sveobuhvatno obrađen u suvremenoj hrvatskoj pravnoj literaturi, iako je Konvencija CMR na snazi najprije u bivšoj Jugoslaviji, a potom u Republici Hrvatskoj kontinuirano više od 60 godina.<sup>7</sup> Posebno napominjemo

<sup>6</sup> Komparativni doktrinarni izvori vezani uz različita pitanja analize i tumačenja Konvencije CMR obuhvaćaju čitave biblioteke radova te njihovo navođenje prelazi opseg ovog rada. Istaknimo samo da su temeljna djela koja predstavljaju sveobuhvatni komentar odredbi Konvencije CMR ili su, pak, izvorni komentar redaktora teksta Konvencije CMR u posljednjih 50-ak godina relativno malobrojna i pretežito vezana uz pravne sustave triju država: Njemačke, Austrije i Velike Britanije. V. tako: Koller, I., *Transportrecht: Kommentar*, 4. izdanje, Verlag C. H. Beck, München, 2000.; Thume, K.-H., *Kommentar zur CMR: Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg, 1994.; Messent, A.; Glass, D. A., *Hill & Messent CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, 3. izdanje, LLP, London – Hong Kong, 2000.; Herber, R.; Piper, H., *CMR Internationales Strassentransportrecht: Kommentar mit Anhang Innerstaatliches Strassentransportrecht europäischer Staaten*, C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München, 1996.; Loewe, R., *Die Bestimmungen der CMR über Reklamationen und Klagen*, *Transportrecht*, god. 1988., br. 9, str. 309-320; Loewe, R., *Erläuterungen zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)*, *Journal of Law and Economics*, god. XI (1976.), br. 3-4, str. 503-597; Jesser, H., *Frachtführerhaftung nach der CMR: International Carriage of Goods by Road*, Wirtschaftsverlag Dr. Anton Orac, Wien, 1992.; Clarke, M. A. (ur.), *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 5. izdanje, Informa, London, 2009.; Kofler, S., *Handbuch CMR-Transportrecht*, Linde Verlag Ges. m. b. H., Wien, 2013.; Skradde, S., *Schadenersatz im Transportrecht – Der ersatzfähige Schaden des Transportrechtes*, LIT Verlag, Hamburg, 2016. i dr.

<sup>7</sup> Sveobuhvatan komentar odredbi Konvencije CMR objavljen je tek 2005. u Sloveniji, v. Šker, T.; Selan Voglar, M.; Simoniti, S., *Konvencija CMR: konvencija o pogodbi za međunarodni prevoz tovara po cesti s komentarjem*, Slovensko zavarovalno združenje, Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana, 2005. Osim toga, u bivšoj Jugoslaviji, kao i drugim državama nastalim njezinim raspadom, nije objavljen cjeloviti komentar Konvencije CMR, a djela koja tematski obrađuju pojedini institut Konvencije također su relativno malobrojna. Od starijih doktrinarnih izvora treba izdvojiti: Jakaša, B., *Komentar Zakona o prijevozu u cestovnom prometu s Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom i Općim uvjetima rada jugoslovenskih poduzeća javnog cestovnog saobraćaja u međunarodnom prijevozu robe motornim vozilima*, Sveučilišna naklada Liber, Zagreb, 1976.; Jakaša, B., *Kopneno i zračno saobraćajno pravo*, Informator, Zagreb, 1969.; Carić, S., *Međunarodni transport robe*, Zavod za naučnoistraživački rad Pravnog fakulteta u Novom Sadu, Novi Sad, 1972.; Carić, S.; Đinić, M.; Šurlan, P., *Komentar Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju; Konvencija o ugovoru o međunarodnom drumskom prevozu robe (Konvencija CMR); Konvencija o ugovoru o međunarodnom drumskom prevozu putnika i prtljaga (Konvencija CVR)*, Privredni pregled, Beograd, 1974.; Kapor, V.; Carić, S. (ur.), *Ugovori o drumskom prevozu robe i putnika: pravna teorija: sudska praksa – poslovna praksa – zakonodavstvo*, Privredno-pravni priručnik, Beograd, 1971. U suvremenoj hrvatskoj pravnoj literaturi možemo izdvojiti: Radionov, N., *Odgovornost kopnenog prijevoznika za štetu*, doktorska disertacija, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2002.; Radionov, N., *CMR-SDR Protocol 1978*

da u hrvatskoj pravnoj literaturi nije pronađeno ni jedno djelo u sklopu kojega se izučavaju obveze i odgovornosti pošiljatelja i prijevoznika u vezi s carinskim i

in Force in South-East Europe: Uniformity, almost, *European Transport Law*, god. 56 (2021.), br. 1, str. 3-17; Radionov, N., Written Form of the Contract of Carriage by Road in Croatia: Why and at what Cost?, u: Legros, C. (ur.), *Transidit: Innovation and Mobility: Where is the Law Going?*, Institut de Droit International des Transport et de la Logistique, Rouen, 2020., str. 107-114; Radionov, N., Suspension of the Period of Limitation under the CMR and Silence of the Carrier: New Approach, *European Transport Law*, god. 55 (2020.), br. 1, str. 3-19; Radionov, N., Suspension of the Period of Limitation under the CMR and Silence of the Carrier: New Approach, u: Petit Lavall, M. V.; Puetz, A. (ur.), *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico*, Marcial Pons, Madrid – Barcelona – Buenos Aires – São Paulo, 2018., str. 143-157; Radionov, N., New Road Carriers' Liability Regime in Croatia and Lessons from the Old Normative Anomalies for the Neighbouring Countries, u: Thomas, R.; Lamont-Black, S. (ur.), *Current Issues in Freight Forwarding: Law and Logistics*, Lawtext Publishing Ltd., Oxon, 2017., str. 298-319; Radionov, N., Limitation of Liability Right in Road Freight Carriage in Croatia: An Extinct Institute, *Uniform Law Review*, god. 21 (2016.), br. 4, str. 457-468, doi:10.1093/ulr/unw035; Radionov, N.; Mišković Aguilar, M., EDI-CMR Protokol 2008: korak u pravom smjeru, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 55 (2016.), br. 170, str. 49-68; Radionov, N., Odgovornost cestovnog prijevoznika za robu i poslovi osiguranja, *Osiguranje: hrvatski časopis za teoriju i praksu osiguranja*, god. 12 (2009.), br. 1, str. 34-44; Radionov Radenković, N., Liability of the Road Freight Carrier and the Reform of Croatian Road Transport Law: Impossible Mission?, u: Martínez Sanz, F.; Petit Lavall, M. V. (ur.), *Aspectos jurídicos y económicos del transporte: hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, vol. 1, Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, 2007., str. 323-338; Radionov Radenković, N., Gubitak prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika u cestovnom prijevozu robe s osvrtnom na sudsku praksu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 55 (2005.), br. 1, str. 419-447; Radionov Radenković, N., Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovoru o prijevozu cestom, *Hrvatska pravna revija*, god. VI (2006.), br. 6, str. 44-51; Radionov, N., Osnova i vrsta odgovornosti prijevoznika za štetu u cestovnom prijevozu stvari, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 48 (1998.), br. 1-2, str. 199-220. Objavljeno je i nekoliko stručnih radova koji se bave pojedinim aspektima Konvencije CMR, uključujući: Padovan, A. V., Ukratko o odgovornosti cestovnog prijevoznika za robu, *Osiguranje: hrvatski časopis za teoriju i praksu osiguranja*, god. LIV (2013.), br. 3, str. 38-45; Sunara, K., Ugovor o osiguranju odgovornosti prijevoznika u cestovnom prometu, *Osiguranje: hrvatski časopis za teoriju i praksu osiguranja*, god. LIV (2013.), br. 3, str. 46-55; Selan Voglar, M., Odgovornost prijevoznika za krađu i/ili prijevaru, *Osiguranje: hrvatski časopis za teoriju i praksu osiguranja*, god. LIV (2013.), br. 3, str. 57-62; Česić, Z., Prijevoz tereta u cestovnom prometu, *Pravo i porezi: časopis za pravnu i ekonomsku teoriju i praksu*, god. 14 (2005.), br. 3, str. 45-79; Zlopaša, B., Prijevoz tereta u cestovnom prometu i CMR-konvencija, *Carinski vjesnik*, god. 14 (2005.), br. 9, str. 14-23. Vežano za primjenu CMR-a u kontekstu odgovornosti otpremnika za robu u multimodalnom prijevozu vidi Mudrić, M., Primjena relevantnog međunarodnog instrumenta za utvrđivanje odgovornosti otpremnika za naknadu štete u multimodalnom prijevozu, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 53 (2014.), br. 168, str. 205-208. Ovdje treba spomenuti i izvješće o praksi hrvatskih sudova u primjeni Konvencije CMR objavljeno na mrežnim stranicama IDIT-a (*Institut de droit international des transports*): Radionov, N.; Padovan, A. V., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Croatie / Hrvatska*, 2020., <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20of%20Kroati%C3%AB%20voor%20publicatie%20op%20IDIT.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).

drugim nužnim ispravama prema članku 11. Konvencije CMR, a koje su predmet ovog rada. Pritom, treba imati u vidu da se Hrvatska nalazi na dvama strateški važnim koridorima Osnovne prometne mreže jedinstvene Transeuropske mreže prometnica (TEN-T), tj. na Mediteranskom koridoru i na koridoru Rajna – Dunav. Prema tome, geografski položaj Hrvatske važan je u kontekstu međunarodnog cestovnog prijevoza, što nužno povlači za sobom važnost hrvatske jurisdikcije i prakse hrvatskih sudova u sporovima iz ugovora o međunarodnom prijevozu robe cestom. Stoga je izučavanje i praćenje hrvatske sudske prakse primjene Konvencije CMR potrebno i korisno, kako za hrvatske, tako i za međunarodne pravne praktičare, suce i znanstvenike, ali i za sve dionike koji sudjelujući u međunarodnoj trgovini i transportu dotiču teritorij Republike Hrvatske i potencijalno se izlažu nadležnosti hrvatskih sudova u slučaju spora iz ugovora o prijevozu.

U ovome radu izučavamo odredbe članka 11. Konvencije CMR o obvezama pošiljatelja vezanim uz carinske i druge postupke koji se moraju obaviti prije isporuke robe, uključujući posebno obvezu prilaganja, odnosno stavljanja na raspolaganje prijevozniku potrebnih carinskih isprava i druge dokumentacije te pružanje relevantnih podataka. Nadalje, čl. 11. Konvencije CMR uređuje odgovornost pošiljatelja za kršenje navedenih obveza, ali i odgovornost prijevoznika za gubitak i neispravnu uporabu isprava priloženih uz teretni list, odnosno predanih prijevozniku. Naime, izvršavanje ugovora o međunarodnom cestovnom prijevozu robe uz glavnu uslugu prijevoza podrazumijeva i razne druge radnje koje prijevoznik mora obaviti tijekom prijevoza, a koje su nužne za uspješno izvršenje usluge prijevoza od mjesta preuzimanja robe na prijevoz do mjesta isporuke. Uredno ispunjenje usluge prijevoza podrazumijeva isporuku bez odgađanja, oštećenja ili gubitka tereta koji se prevozi pa je važno osigurati nesmetan i ekspeditivan prijelaz granice tijekom međunarodnog prijevoza. U tu svrhu nužno je da prijevoznik nadležnim državnim tijelima predoči čitav skup dokumenata potrebnih za ulazak određene robe u pojedinu zemlju, odnosno za tranzit kroz njezin teritorij.

Unatoč tomu što se tekst čl. 11. Konvencije CMR čini veoma jasnim, tijekom više od 60 godina primjene ove Konvencije, u praksi se javljaju problemi tumačenja predmetnih odredbi i otvara se prostor za njihovo ujednačavanje, što ćemo detaljnije izložiti u sljedećim poglavljima.

Istraživanje temeljimo na analizi važećeg teksta Konvencije CMR, relevantne hrvatske i strane sudske prakse te stručne i znanstvene literature, kako bismo ispitali jesu li hrvatski sudovi dosad zauzeli usklađen stav kad je riječ o interpretaciji predmetnih odredbi Konvencije CMR te tumače li relevantna pitanja u skladu

s pretežitom međunarodnom sudskom praksom primjene Konvencije CMR. Cilj je ukazati na eventualne probleme neujednačene sudske prakse te sugerirati primjerena rješenja za njezin budući razvoj u skladu s prevladavajućim tumačenjem članka 11. Konvencije CMR na međunarodnoj razini. Tako želimo pridonijeti ujednačenom tumačenju ovoga gospodarski iznimno važnog instrumenta međunarodnog privatnog prava te pravnoj sigurnosti i predvidivosti pravne zaštite u sporovima iz ugovora o međunarodnom prijevozu robe cestom.

## 2. OBVEZE POŠILJATELJA U VEZI S CARINOM I DRUGIM FORMALNOSTIMA

U skladu s člankom 11. stavkom 1. Konvencije CMR, za potrebe carinskih i drugih postupaka koji se moraju obaviti prije isporuke robe, pošiljatelj je u obvezi uz teretni list priložiti potrebne isprave ili ih staviti prijevozniku na raspolaganje te mu pružiti sve podatke koje prijevoznik zatraži. To znači da je pošiljatelj obavezan pribaviti i predati prijevozniku sve dokumente nužne za izvršenje usluge međunarodnog prijevoza robe u skladu s ugovorom o prijevozu, tj. od mjesta preuzimanja do mjesta isporuke.<sup>8</sup> Pritom prijevoznik može slobodno odabrati jednu od jednako prihvatljivih i očekivanih ruta, a pošiljatelj je dužan predati mu isprave potrebne za izvršenje usluge prijevoza putem svih tih ruta. Međutim, ne očekuje se od pošiljatelja da predvidi moguću prijevoznikovu devijaciju kao ni izbor neuobičajene ili čisto hipotetske rute, pa pošiljatelj nije u obvezi pribaviti isprave za takve rute prijevoza.<sup>9</sup> Navedeno vrijedi bez obzira na razloge takva prijevoznikova izbora koji bi se mogli javiti tijekom izvršenja usluge prijevoza, čak i ako bi bili opravdani, primjerice, u slučaju prirodnih nepogoda, političkih nemira, zatvaranja granica i sl. Ako pošiljatelj želi ograničiti mogućnost prijevoznikova izbora rute prijevoza, to mora učiniti pri ugovaranju prijevoza.<sup>10</sup>

Pošiljatelj mora pribaviti isprave u skladu s administrativnim zahtjevima forme i sadržaja. Uobičajeno se smatra da takve isprave uključuju carinsku dokumentaciju, dokumente koji se odnose na robu, kao što je to prodajni račun, uvozno-izvozna dokumentacija, dokumentacija u skladu sa sanitarnim, zdravstvenim ili veterinarskim propisima zemalja duž rute prijevoza i sl.<sup>11</sup> U slučaju prijevoza opasnog tereta, nužne su specijalne isprave za međunarodni prijevoz takvog tereta pa je pošiljatelj u obvezi pribaviti i tu dokumentaciju. Međutim,

---

<sup>8</sup> Koller, I., *op. cit.*, str. 974.

<sup>9</sup> Temme, J., Art. 11, u: Thume, K.-H., *Kommentar zur CMR*, *op. cit.*, str. 260-261.

<sup>10</sup> *Ibid.*, str. 260.

<sup>11</sup> Messent, A.; Glass, D., *Hill & Messent: CMR...*, *op. cit.*, str. 85.

čl. 11. st. 1. Konvencije CMR ne odnosi se na dokumentaciju potrebnu za izvoz robe ako se on obavlja prije prijevoznikova preuzimanja robe za prijevoz, kao ni na isprave koje su potrebne u mjestu odredišta, ali nakon isporuke.<sup>12</sup>

U praksi predmetnu dokumentaciju obično organizira špediter u ime pošiljatelja robe ili špediter nastupa u vlastito ime pa se u smislu odredbi Konvencije CMR on sam javlja u ulogu pošiljatelja te osobno odgovara prijevozniku za točnost, potpunost i primjerenost dokumentacije i podataka za potrebe carinskih i drugih postupaka koji se moraju obaviti prije isporuke robe u prekograničnom prijevozu.<sup>13</sup>

Isprave koje prate pošiljku nije nužno priložiti uz teretni list odmah na početku prijevoza, ali moraju se predati prijevozniku najkasnije do trenutka kad su potrebne državnim tijelima, što u ime pošiljatelja može obaviti i njegov špediter ili neka druga osoba kojoj je pošiljatelj povjerio taj zadatak.<sup>14</sup> Ima slučajeva kad se dokumentacija koju nalaže javni poredak, tj. važeće zakonodavstvo, razlikuje od dokumentacije koju u praksi traže nadležna javna tijela. Tad se pošiljateljeva obveza po čl. 11. Konvencije CMR ravna prema važećim propisima, a ne prema praksi javnih tijela. Drugim riječima, pošiljatelj ne smije izostaviti isprave propisane javnim poretkom, čak i ako je poznato da ih nadležna tijela na graničnim prijelazima pojedine države u praksi rijetko traže ili provjeravaju. Po čl. 11. st. 2. Konvencije CMR, pošiljatelj bi prijevozniku odgovarao za štetu prouzročenu takvim propustom.<sup>15</sup> Međutim, ako pošiljatelj uputi prijevoznika na točno određeni granični prijelaz na kojem carinska otprema već ima sva potrebna odobrenja za teret, a prijevoznik jednostrano odabere drugi granični prijelaz na kojem nije osigurana potrebna dokumentacija, prijevoznik će odgovarati za tako prouzročenu štetu u skladu s čl. 11. st. 3. Konvencije CMR.<sup>16</sup>

Pošiljatelj nije dužan dostaviti korisne, nego samo nužne isprave, čak i ako su tek nedavno uvedene kao obvezne.<sup>17</sup> U tom smislu, primjerice, TIR karnet se ne smatra nužnom ispravom za međunarodni prijevoz koju bi pošiljatelj bio obavezan dostaviti na temelju čl. 11. st. 1. Konvencije CMR, već se smatra da je riječ o dokumentu koji olakšava i ubrzava prijevoz i koji pribavlja sam prijevoznik.<sup>18</sup>

---

<sup>12</sup> Temme, J., *op. cit.*, str. 260.

<sup>13</sup> Slično vidi Messent, A.; Glass, D., *op. cit.*, str. 85.

<sup>14</sup> Koller, I., *op. cit.*, str. 975.

<sup>15</sup> Temme, J., *op. cit.*, str. 260.

<sup>16</sup> *Ibid.*, str. 261.

<sup>17</sup> Koller, I., *op. cit.*, str. 974.

<sup>18</sup> Bundesgerichtshof (BGH), I ZR 152/09, 9. rujna 2010., *Transportrecht*, god. 2011., br. 5, str. 178-181.

Međutim, ako je pošiljatelj pri sklapanju ugovora o prijevozu znao za korisnu dokumentaciju, ali ju nije dostavio prijevozniku, pa dođe do kašnjenja u isporuci zbog nedostatka te konkretne dokumentacije, postavlja se pitanje bi li prijevoznik odgovarao za štetu zbog zakašnjenja po čl. 19. Konvencije CMR. Sama Konvencija CMR ne daje odgovor na to pitanje, nego će za to biti relevantne odredbe mjerodavnog nacionalnog prava o pregovaranju i sklapanju ugovora te valjanosti određenih ugovornih odredbi,<sup>19</sup> konkretno odredbi o trajanju prijevoza, odnosno o rokovima za izvršenje usluge prijevoza. Prema tome, ako do zakašnjenja dođe isključivo zbog nedostatka korisne dokumentacije za koju je pošiljatelj znao pri sklapanju ugovora o prijevozu, ali ju nije predao prijevozniku, već mu je predao samo nužnu dokumentaciju, najvjerojatnije prijevoznik neće odgovarati za takvo zakašnjenje. Po Temmeu, to bi proizlazilo iz načela *culpa in contrahendo*, kad se ono primjenjuje prema nacionalnom pravu mjerodavnom za ugovor.<sup>20</sup> U hrvatskom pravnom sustavu u tome smislu primjenjive su odredbe Zakona o obveznim odnosima<sup>21</sup> o predugovornoj odgovornosti (ZOO, čl. 251.) te opća načela savjesnosti i poštenja (ZOO, čl. 4.), suradnje (ZOO, čl. 5.) i postupanja s dužnom pažnjom u obveznopравnim odnosima (ZOO, čl. 10.).<sup>22</sup> Međutim, u praksi je takve subjektivne okolnosti veoma teško utvrditi, tj. teško bi bilo dokazati znanje pošiljatelja o određenim činjenicama u vrijeme sklapanja ugovora o prijevozu jer se radi o subjektivnom, unutrašnjem odnosu pojedinca prema svom djelovanju.<sup>23</sup>

Nadalje, po čl. 11. st. 1. Konvencije CMR, pošiljatelj je dužan podijeliti s prijevoznikom sve podatke koji se odnose na prevoženu robu i koji su potrebni za prekogranični prijevoz, a u vezi su s izdanom prijevoznom dokumentacijom, dok se prijevoznik ima pravo raspitati o tome. Primjerice, prijevoznik ima pravo biti precizno informiran o sadržaju zapečaćenih kontejnera ili drugih paketa čiji se sadržaj ne može pregledati i provjeriti, jer tijekom prijevoza može biti kazneno odgovoran za krijumčarenje u slučaju da sadržaj kontejnera ne odgovara podacima u transportnoj dokumentaciji.<sup>24</sup> Prijevoznik također ima

---

<sup>19</sup> Temme, J., *op. cit.*, str. 262.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021 (u nastavku: ZOO).

<sup>22</sup> O predugovornoj odgovornosti i načelu savjesnosti i poštenja pri pregovorima vidi Baretić, M., *Predugovorna odgovornost, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 49 (1999.), br. 1, str. 49-102; Baretić, M., *Predugovorna odgovornost za štetu*, u: Hercigonja, J.; Kuzmić, M. (ur.), *Odgovornost za štetu i osiguranje od odgovornosti za štetu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2011., str. 3-30. Vidi također Ivančić, V., *Predugovorna odgovornost, Pravnik*, god. 40 (2006.), br. 83, str. 137-150.

<sup>23</sup> Baretić, M., *Predugovorna odgovornost, op. cit.*, str. 59.

<sup>24</sup> Temme, J., *op. cit.*, str. 262.



pravo na točne podatke o svježini kvarljivog tereta kako bi u skladu s time mogao prilagoditi svoje mjere opreza, s obzirom na to da u takvim slučajevima prijevoznik snosi visok rizik odgovornosti za štetu, a konkretni su podaci od ključne važnosti prije i tijekom putovanja.<sup>25</sup> S obzirom na obveze propisane u čl. 11. Konvencije CMR, dijeljenje informacija o točnim datumima proizvodnje, pakiranja, odnosno rokovima valjanosti kvarljive robe, važno je za odnos između pošiljatelja i prijevoznika. Kako je prijevozniku praktično nemoguće provjeravati stvaran sadržaj zapečaćenih kontejnera i drugih paketa, on se mora u dobroj vjeri osloniti na podatke i dokumentaciju koju dobije od pošiljatelja.

Treba napomenuti da je pošiljateljeva obveza i odgovornost za davanje točnih podataka o prevoženoj robi, a u vezi s ispravama izdanim za potrebe carinskih i drugih nužnih postupaka koji se provode prije isporuke robe, posebno regulirana u čl. 11. Konvencije CMR, dok je pošiljateljeva odgovornost za točnost podataka navedenih u teretnom listu, odnosno podataka i uputa koje je pošiljatelj dao u svrhu izdavanja teretnog lista ili u svrhu njihova unošenja u teretni list, uređena odredbama čl. 7. Konvencije CMR. Naime, po Konvenciji CMR, teretni list mora sadržavati, među ostalim, i sljedeće podatke: uobičajeni opis vrste robe i način pakiranja, a za opasnu robu i njezin općepriznati opis (CMR, čl. 6. st. 1. t. f); broj koleta i njihove posebne oznake i brojeve (CMR, čl. 6. st. 1. t. g); bruto težinu robe ili drukčije izraženu količinu (CMR, čl. 6. st. 1. t. h); potrebne upute za carinske i druge postupke (CMR, čl. 6. st. 1. t. j). Pritom su podaci iz teretnog lista presudni za utvrđivanje odgovornosti prijevoznika, s obzirom na dokaznu snagu i važnost toga prijevoznog dokumenta.<sup>26</sup> Po čl. 7. Konvencije CMR, pošiljatelj odgovara za sve troškove, gubitke i štete koje pretrpi prijevoznik zbog netočnih i neodgovarajućih podataka ili uputa koje je pošiljatelj dao radi izdavanja teretnog lista ili radi njihova unošenja u teretni list. Ovu odredbu treba razlikovati od odredbe čl. 11. st. 2. Konvencije CMR o pošiljateljevoj odgovornosti za netočnu, nedostajuću ili neodgovarajuću carinsku ili drugu nužnu dokumentaciju i podatke o kojoj detaljnije govorimo u sljedećem poglavlju.

---

<sup>25</sup> *Ibidem*.

<sup>26</sup> Čl. 9. Konvencije CMR propisuje:

- »1) Teretni list predstavlja oborivi (*prima facie*) dokaz o sklapanju ugovora o prijevozu, uvjetima ugovora i preuzimanju robe od strane prijevoznika.
- 2) Ako teretni list ne sadrži posebne primjedbe prijevoznika, pretpostavlja se, dok se ne dokaže suprotno, da su roba i njezino pakiranje bili u dobrom izvanjskom stanju u trenutku kad ih je prijevoznik preuzeo i da su broj koleta, njihove oznake i brojevi odgovarali podacima u teretnom listu.«

### 3. ODGOVORNOST POŠILJATELJA ZA NEPOSTOJANJE, MANJKAVOST ILI NEVALJANOST CARINSKE ILI DRUGE NUŽNE DOKUMENTACIJE I PODATAKA

Članak 11. st. 2. Konvencije CMR propisuje da pošiljatelj odgovara prijevozniku za svaku štetu prouzročenu nepostojanjem, manjkavošću ili nevaljanošću isprava ili podataka za potrebe carinskih i drugih postupaka koji se moraju obaviti prije isporuke robe, osim kad je prijevoznik postupao skrivljeno. Prema tome, odgovornost pošiljatelja za štetu koju bi prijevoznik pretrpio zbog nedostatka u carinskoj ili drugoj potrebnoj dokumentaciji i podacima je objektivna. Pošiljatelj koji ne postupuje u skladu s člankom 11. st. 1. Konvencije CMR, tj. ne stavi na raspolaganje prijevozniku sve valjane isprave i podatke za potrebe carinskih i drugih postupaka koji se moraju obaviti prije isporuke robe, odgovara za svaku štetu (stvarnu i daljnju) koju bi zbog toga pretrpio prijevoznik, bez obzira na krivnju. Za utvrđivanje odgovornosti pošiljatelja na temelju članka 11. st. 2. Konvencije CMR dovoljno je dokazati uzročno-posljedičnu vezu između nepostojanja, manjkavosti ili nevaljanosti carinskih ili drugih nužnih isprava ili podataka i štete koju je pretrpio prijevoznik. Nije propisano ograničenje ove pošiljateljeve odgovornosti iz članka 11. st. 2. Konvencije CMR pa pošiljatelj odgovara za čitav iznos štete koja je prijevozniku nastala kao posljedica propusta pošiljatelja da mu pravodobno pribavi potrebnu dokumentaciju, odnosno podatke u vezi s carinskim i drugim postupcima koji se moraju provesti prije isporuke robe.<sup>27</sup>

Primjerice, u jednom predmetu teret je bio danima zadržan na francusko-njemačkoj granici jer je potrebna dokumentacija predočena carinskim organima bila samo na francuskom umjesto na njemačkom jeziku, kako to zahtijevaju njemačke vlasti. Dokumentaciju je, u skladu s odredbom ugovora o prijevozu, pribavio prijevoznik, no previdio je odredbu njemačkog propisa po kojoj nužna dokumentacija mora biti prevedena na njemački jezik. Roba je puštena tek nakon što su carini dostavljeni prijevodi isprava na njemački. Sud je utvrdio da prijevoznik ne odgovara za štetu na robi koja je nastala zbog takvoga kašnjenja te da je ugovorna odredba po kojoj je prijevoznik bio u obvezi pribaviti potrebne isprave ništetna, kako to propisuje čl. 41. Konvencije CMR.<sup>28</sup> Nadalje, sud je činjenicu da je njemačka carina inače u praksi obično prihvaćala dokumente na

---

<sup>27</sup> Koller, I., *op. cit.*, str. 977. O razlikama između njemačkog, engleskog i francuskog teksta članka 11. Konvencije CMR po pitanju obveze pribavljanja potrebnih isprava, kao i točnih podataka, vidi Temme, J., *op. cit.*, str. 263.

<sup>28</sup> Po čl. 41. Konvencije CMR, svaka ugovorna odredba kojom se izravno ili neizravno mijenja ugovorna odredba ove Konvencije ništetna je, no to nema za posljedicu ništetnost ostalih odredbi ugovora koji, dakle, ostaje na snazi.

francuskom jeziku smatrala nebitnom, s obzirom na to da je po čl. 11. Konvencije CMR pošiljatelj bio dužan pribaviti nužnu dokumentaciju prevedenu na njemački u skladu s važećim njemačkim propisom.<sup>29</sup>

U jednom drugom primjeru žalbeni sud u Parizu odlučio je da prijevoznik ne odgovara za kašnjenje koje je nastalo zbog toga što pošiljatelj nije dostavio potvrdu o podrijetlu robe. Sud je smatrao da takav incident predstavlja »...okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti« te je svoju odluku temeljio na čl. 11. st. 1. i čl. 17. st. 2. Konvencije CMR. Po navedenoj odredbi, prijevoznik se oslobađa odgovornosti ako su gubitak, šteta ili zakašnjenje posljedica krivnje imatelja prava, njegove upute koja je dana bez krivnje prijevoznika, prirodne mane robe ili okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti.<sup>30 31</sup>

Međutim, odgovornost pošiljatelja prema članku 11. CMR-a, koja je ključna za nastanak štete na njegovoj vlastitoj robi, ne oslobađa automatski prijevoznika od odgovornosti za štetu na robi u prijevozu u skladu s člankom 17. st. 2. Konvencije CMR.<sup>32</sup> To je zato što u nekim slučajevima, ovisno o okolnostima, prijevoznik može spriječiti štetu postupajući s dužnom pažnjom, bez obzira na nedostatak, neadekvatnost ili netočnost dokumentacije koju je dostavio pošiljatelj.<sup>33</sup> Primjerice, u sporu pred nadležnim sudom u Düsseldorfu došlo je do zakašnjenja zbog nepostojanja carinske dokumentacije. Pošiljatelj nije uspio dokazati postojanje odgovornosti prijevoznika za gubitak ili nepravilnu uporabu isprava u smislu čl. 11. st. 3. Konvencije CMR. Međutim, prijevoznik nije uspio dokazati da je zakašnjenje bilo posljedica krivnje pošiljatelja ili okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti u smislu čl. 17. st. 2. Konvencije CMR. Sud je prijevoznika proglasio odgovornim po članku 17. Konvencije CMR za štetu zbog zakašnjenja u okviru granica propisanih u članku 23. st. 5. Konvencije CMR (do iznosa troškova prijevoza), utvrdivši kako do zakašnjenja ne bi došlo da je prijevoznik provjerio posjeduje li standardne isprave koje prate robu. Pritom je sud istaknuo kako ne postoji obveza prijevoznika da provjerava

---

<sup>29</sup> Cour d'Appel Paris, 27. siječnja 1971., *Bulletin des Transports et de la Logistique*, god. 115 (1971.), citirano prema Messent, A.; Glass, D., *op. cit.*, str. 86.

<sup>30</sup> Naglasak dodale autorice.

<sup>31</sup> Cour d'Appel Paris, 7. prosinca 1981., *Bulletin des Transports et de la Logistique*, 73 (1982.), citirano prema Messent, A.; Glass, D., *op. cit.*, str. 85.

<sup>32</sup> Prema čl. 17. st. 2. Konvencije CMR, prijevoznik se oslobađa odgovornosti ako su gubitak, šteta ili zakašnjenje posljedica krivnje imatelja prava, njegove upute izdane bez krivnje prijevoznika, prirodne mane robe ili okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti.

<sup>33</sup> Koller, I., *op. cit.*, str. 976.

točnost i primjerenost dokumentacije u smislu članka 11. st. 2. Konvencije CMR, ali je trebao provjeriti posjeduje li standardnu dokumentaciju.<sup>34</sup>

Po našem mišljenju, kad postoji odgovornost pošiljatelja po čl. 11. st. 2. Konvencije CMR, a nastane i šteta na robi te šteta zbog zakašnjenja te se otvori pitanje prijevoznikove odgovornosti po čl. 17. Konvencije CMR, prijevoznik se može osloboditi odgovornosti za štetu na robi kad dokaže da je do štete došlo zbog nedostatka, neadekvatnosti ili netočnosti dokumentacije potrebne za carinske i druge postupke koji se moraju obaviti prije isporuke robe te da je postupao s dužnom pažnjom, ali unatoč tomu štetu nije mogao ni izbjeći ni spriječiti. Ovdje treba napomenuti da po pitanju odnosa između članka 11. st. 2. i članka 17. Konvencije CMR nema jedinstvenog stava ni u sudskoj praksi ni u doktrini. Dok neki smatraju da odgovornost pošiljatelja za štetu po čl. 11. st. 2. Konvencije CMR predstavlja poseban razlog za izuzeće od odgovornosti prijevoznika po čl. 17. Konvencije CMR, drugi su stava da se zahtjev prijevoznika za naknadu štete na temelju čl. 11. st. 2. Konvencije CMR može kompenzirati sa zahtjevom pošiljatelja za naknadu štete po čl. 17. Konvencije CMR. U vezi s tim, Koller ističe kako članak 17. stavak 2. Konvencije CMR oslobađa prijevoznika od odgovornosti samo u slučaju krivnje pošiljatelja.<sup>35</sup> Ako se za nedostatak, neprimjerenost ili netočnost dokumentacije iz čl. 11. Konvencije CMR ne utvrdi krivnja pošiljatelja, pri čemu je teret dokazivanja ove okolnosti na prijevozniku, pa dođe do zadržavanja na granici i posljedičnog zakašnjenja, odnosno štete na robi, tad pošiljatelj odgovara prijevozniku za štetu po čl. 11. st. 2. Konvencije CMR, a prijevoznik odgovara trećoj oštećenoj strani, primjerice, drugom pošiljatelju naknadno ukrucane robe, po čl. 17. Konvencije CMR. Međutim, odštetnom zahtjevu pošiljatelja odgovornog za neprimjerenu ili netočnu dokumentaciju koji ovaj postavi protiv prijevoznika na temelju članka 17. Konvencije CMR prijevoznik može suprotstaviti protutužbeni zahtjev na temelju na čl. 11. st. 2. Konvencije CMR.<sup>36</sup>

Po čl. 11. st. 2. Konvencije CMR, pošiljatelj odgovara za štetu samo prijevozniku. Međutim, ako tijekom prijevoza šteta nastane trećoj osobi zbog manjkave, netočne ili neadekvatne carinske ili druge nužne dokumentacije i podataka, a odgovornost za takvu štetu nastalu u prijevozu snosi prijevoznik (po čl. 17. Konvencije CMR), onda će prijevoznik imati pravo regresne tužbe protiv pošiljatelja na temelju čl. 11. st. 2. Konvencije CMR za iznos naknade štete koji je on isplatio trećoj osobi.<sup>37</sup>

<sup>34</sup> OLG Düsseldorf, 23. prosinca 1996., *Transportrecht* (1997), str. 422, citirano prema Messent, A.; Glass, D., *op. cit.*, str. 85-86.

<sup>35</sup> Koller, I., *op. cit.*, str. 976.

<sup>36</sup> Za detaljniju raspravu o različitim stavovima u doktrini o odnosu čl. 11. st. 2. i čl. 17. Konvencije CMR vidi Temme, J., *op. cit.*, str. 264-265.

<sup>37</sup> Tako i Temme, J., *op. cit.*, str. 263-264. Drukčije smatra Koller, po kojem šteta trećim osobama nije obuhvaćena člankom 11. st. 2. Konvencije CMR jer se, za razliku od članka 10. Konvencije CMR, šteta prouzročena trećim osobama izričito ne spominje. Vidi *ibid.*, str. 975-976.

Konačno, u skladu s čl. 11. st. 2. Konvencije CMR, pošiljatelj se može osloboditi odgovornosti za štetu prouzročenu prijevozniku nepostojanjem, manjkavošću ili nevaljanošću relevantnih isprava ili podataka ako dokaže da je prijevoznik postupao skrivljeno. S obzirom na to da prijevoznik nije u obvezi ni pribavljati, ni provjeravati relevantnu dokumentaciju te bi svaka tomu protivna ugovorna odredba bila ništetna po čl. 41. Konvencije CMR, skrivljeno ponašanje prijevoznika u smislu predmetne odredbe čl. 11. st. 2. Konvencije CMR može praktično značiti samo nepravilnu uporabu ili gubitak dokumentacije koju je primio od pošiljatelja.<sup>38</sup> O krivnji, odnosno odgovornosti prijevoznika, u kontekstu članka 11. Konvencije CMR detaljnije raspravljamo u sljedećem poglavlju.

#### 4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA U VEZI S CARINOM I DRUGIM FORMALNOSTIMA

Po čl. 11. st. 2. Konvencije CMR, prijevoznik nije obavezan ispitivati ni točnost ni manjkavost isprava ili podataka dobivenih od pošiljatelja za potrebe carinskih i drugih postupaka koji se moraju obaviti prije isporuke robe.<sup>39</sup> Dakle, propust prijevoznika da provjeri točnost ili primjerenost dokumentacije i podataka koje je pošiljatelj dužan pružiti prema članku 11. st. 1. Konvencije CMR ne može se smatrati protupravnim činom, odnosno kršenjem ugovora o prijevozu.<sup>40</sup> Kako

<sup>38</sup> Messent, A.; Glass, D., *op. cit.*, str. 86. Tako i Temme, J., *op. cit.*, str. 265.

<sup>39</sup> S druge strane, ovdje je za usporedbu zanimljivo napomenuti da postoji prijevoznikova obveza provjeravanja točnosti podataka u teretnom listu kad je riječ o broju koleta, njihovih oznaka i brojeva te izvanjskog stanja robe i njezina pakiranja pri preuzimanju robe koja je uređena odredbama članka 8. Konvencije CMR kako slijedi:

»1) Prilikom preuzimanja robe prijevoznik mora provjeriti:

- a) točnost podataka u teretnom listu u pogledu broja koleta, njihovih oznaka i brojeva, i
- b) izvanjsko stanje robe i njeno pakiranje.

2) Ako prijevoznik ne raspolaže razumnim sredstvima pomoću kojih bi ispitao točnost podataka navedenih u podstavku a) stavka 1. ovog članka, unijet će u teretni list svoje primjedbe (rezerve), kao i razloge na kojima se one temelje. Na isti je način dužan obrazložiti razloge za primjedbe vezane uz izvanjsko stanje robe i njeno pakiranje. Takve primjedbe ne obvezuju pošiljatelja osim u slučaju kada je on izričito izjavom u teretnom listu pristao da ga one obvezuju.

3) Pošiljatelj ima pravo zahtijevati od prijevoznika da provjeri bruto težinu robe ili njenu količinu izraženu na drugi način. On isto tako može zahtijevati da se provjeri sadržaj koleta. Prijevoznik ima pravo na naknadu troškova takve provjere. Rezultat provjere mora se navesti u teretnom listu.«

<sup>40</sup> Temme, J., *op. cit.*, str. 265; Poulsen, M.; Krogh, A. (IUNO), *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Danemark / Danmark*, 2020., <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20Denmark%20voor%20publicatie%20IDIT.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.). Slično i Koller, *op. cit.*, str. 976.

smo već naveli, obveza prijevoznika da pribavi ili provjerava relevantnu dokumentaciju u sklopu ugovora o prijevozu ne može se čak ni dodatno ugovoriti jer bi takva ugovorna klauzula bila ništetna po čl. 41. Konvencije CMR.<sup>41</sup>

Na primjer, prema stavu francuskog Vrhovnog suda u jednom predmetu, vozač koji je prije pečačenja prikolice pregledao stražnji dio tereta, čiji je vanjski izgled odgovarao opisu robe sadržanom u teretnom listu, nije dužan provjeriti cijeli teret i njegov se postupak ne smatra skrivljenim ponašanjem u smislu članka 11. st. 2., kao ni članka 8. st. 1. t. b Konvencije CMR.<sup>42</sup> Sud je u ovom predmetu zaključio kako su različiti špediteri, koji su posredovali između pošiljatelja i prijevoznika te davali upute za prijevoz, solidarno odgovorni stvarnom prijevozniku za štetu koja je nastala jer su carinske vlasti zaplijenile robu i vozilo, zajedno s pošiljateljem koji je osobno odgovoran za krcanje robe koja nije odgovarala opisu iz teretnog lista i carinskih isprava.<sup>43</sup>

Poseban je slučaj kad prijevoznik na sebe preuzme i određene obveze koje bi više odgovarale špediterskim uslugama. U tome smislu obveza provjere dokumentata, pa čak i obveza pribavljanja potrebnih isprava, može predstavljati sporednu obavezu špeditera prema ugovoru o otpremi, ali ne i obvezu prijevoznika prema ugovoru o prijevozu robe cestom na koji se primjenjuje Konvencija CMR. U praksi je česta pojava da isto trgovačko društvo ili obrt pruža različite usluge vezane uz međunarodni transport, uključujući prijevoz, logistiku, otpremništvo i sl., te da takve kombinacije usluga pruža u okviru mješovitih ugovora koji sadrže i elemente ugovora o prijevozu, ali i elemente ugovora o otpremi.<sup>44</sup> Stoga, u pojedinom slučaju može biti sporno je li ugovorena prijevoznikova obveza provjere ispravna ili nije te potpada li ona pod ugovor o cestovnom prijevozu robe ili pod ugovor o otpremi, pri čemu svaka od ovih mogućnosti ima drukčiji ishod što se tiče odgovornosti prijevoznika. Ako prijevoznik uz uslugu prijevoza za pošiljatelja obavlja i otpremničke poslove, propust prijevoznika da postupa s dužnom pažnjom u pribavljanju ili provjeri nužne dokumentacije i informacija za sobom može povući njegovu odgovornost kao špeditera s osnova ugovora o otpremi.<sup>45</sup> Budući da pravila o odgovornosti špeditera trenutačno nisu usklađena na međunarodnoj

---

<sup>41</sup> Vidi bilj. 28 *supra*, Temme, J., *op. cit.*, str. 265.

<sup>42</sup> Po članku 8. st. 1. t. b. Konvencije CMR, pri preuzimanju robe prijevoznik mora provjeriti izvanjsko stanje robe i njezino pakiranje.

<sup>43</sup> Cour de Cassation de France, Pourvoi W 03-10.473, 28. rujna 2004., *European Transport Law*, god. XL (2005.), br. 4, str. 552.

<sup>44</sup> Slično Koller, I., *op. cit.*, str. 978.

<sup>45</sup> Temme, J., *op. cit.*, str. 265.

razini,<sup>46</sup> o postojanju obveze pribavljanja ili provjere nužne dokumentacije i informacija te o pitanjima odgovornosti prijevoznika u ulozi špeditera, uključujući osnovu, opseg i ograničenje odgovornosti, u konkretnom slučaju mora se odlučiti u skladu s primjenjivim odredbama nacionalnog prava mjerodavnog za ugovor o otpremi.<sup>47</sup> U tome dijelu nema prostora za primjenu odredbi čl. 11. ni čl. 17. Konvencije CMR. S druge strane, odredba ugovora o prijevozu kojom se prijevoznik obvezuje pribaviti ili provjeriti carinsku ili drugu nužnu dokumentaciju bila bi ništetna na temelju članka 41. Konvencije CMR jer je protivna članku 11. Konvencije CMR.<sup>48</sup> Stoga, zaključujemo kako je u interesu pravne sigurnosti ugovornih strana u ovakvim slučajevima preporučljivo sklopiti dva autonomna ugovora, tj. ugovor o otpremi te ugovor o prijevozu robe cestom.

Kako smo već naveli, po čl. 11. st. 2. Konvencije CMR, skrivljeno postupanje prijevoznika predstavlja razlog za oslobođenje odgovornosti pošiljatelja za nepostojanje, manjkavost ili nevaljanost carinske i druge relevantne dokumentacije i podataka. Na pošiljatelju je ujedno teret dokazivanja takvog skrivljenog ponašanja prijevoznika.<sup>49</sup>

S druge strane, čl. 11. st. 3. Konvencije CMR uređuje odgovornost prijevoznika za štetu koja nastane kao posljedica nepravilne uporabe ili gubitka isprava navedenih u teretnom listu, a koje su priložene teretnom listu ili su predane prijevozniku, tj. koje je prijevoznik dobio od pošiljatelja.

Dok se odredba stavka 2. članka 11. Konvencije CMR primjenjuje na odštetni zahtjev prijevoznika protiv pošiljatelja s osnova objektivne odgovornosti pošiljatelja za nepostojanje, manjkavost, odnosno nevaljanost dokumentacije, stavak 3. odnosi se na odštetni zahtjev pošiljatelja protiv prijevoznika s osnova odgovornosti prijevoznika za gubitak ili nepravilnu uporabu isprava dobivenih od pošiljatelja.<sup>50</sup> Kako po Konvenciji CMR prijevoznik najprije ima obveze prema pošiljatelju kao osobi koja ima pravo raspolaganja robom, a zatim i prema primatelju kad to pravo prijeđe na njega, tako i primatelj može postaviti odštetni zahtjev protiv prijevoznika na temelju članka 11. st. 3. Konvencije CMR.<sup>51</sup> Ako je zbog netočne, manjkave ili nevaljane carinske ili druge nužne dokumentacije

---

<sup>46</sup> Detaljnije o poredbenopravnim pitanjima vezanim za špediciju vidi Thomas, R.; Lamont-Black, S., *op. cit.*

<sup>47</sup> Tako i Temme, J., *op. cit.*, str. 267-268; Koller, I., *op. cit.*, str. 977.

<sup>48</sup> Vidi *supra* bilj. 28 i 29 te glavni tekst na koji se te bilješke odnose. Tako i Temme, J., *op. cit.*, str. 265.

<sup>49</sup> Tako i Koller, I., *op. cit.*, str. 976.

<sup>50</sup> Slično Messent, A.; Glass, D., *op. cit.*, str. 86.

<sup>51</sup> *Ibid.*

došlo do zakašnjenja, odnosno do štete na robi, teret dokazivanja da je štetu prouzročio prijevoznik nepravilnom uporabom ili gubitkom dokumentacije na oštećenoj je strani koja potražuje naknadu štete od prijevoznika po čl. 11. st. 3. Konvencije CMR.<sup>52</sup> U protivnom, režim objektivne odgovornosti za štetu zbog netočne, manjkave ili nevaljane dokumentacije tereti pošiljatelja u skladu s čl. 11. st. 2. Konvencije CMR. Skrivljeno postupanje prijevoznika iz čl. 11. st. 2. Konvencije CMR,<sup>53</sup> kao razlog za oslobođenje odgovornosti pošiljatelja za nepostojanje, manjkavost ili nevaljanost carinske i druge relevantne dokumentacije i podataka, pretpostavlja prijevoznikovo kršenje neke obveze. Kako ne postoji obveza prijevoznika da provjerava točnost ili primjerenost dokumentacije i podataka koje je pošiljatelj dužan pružiti, onda propust prijevoznika da to učini ne predstavlja skrivljeno postupanje u smislu čl. 11. st. 2. Konvencije CMR.<sup>54</sup> Messent i Glass smatraju da skrivljeno postupanje prijevoznika u kontekstu predmetne odredbe Konvencije CMR praktično može značiti jedino nepravilnu uporabu ili gubitak dokumentacije koju je prijevoznik primio od pošiljatelja.<sup>55</sup> Prema Kolleru, skrivljeno postupanje prijevoznika postoji ako prijevoznik zna za nedostatak u dokumentaciji ili podacima, iako ih nije zakonski obavezan provjeriti, a o tome ne obavijesti pošiljatelja, što rezultira štetom.<sup>56</sup> Nadalje, Koller u ovome kontekstu navodi i sljedeće primjere: kad prijevoznik svojom krivnjom izazove pogrešan postupak pošiljatelja; kada promijeni rutu prijevoza bez prethodne najave ili krene nepredvidivim rutama pa stoga nema potrebne dokumente; kad svojom krivnjom izda neispravne dokumente ili svojom krivnjom ne koristi predane mu dokumente; kad pošiljatelju dostavi netočne podatke; nakon što je otkriven nedostatak ne poduzima nikakve razumne mjere da spriječi štetu.<sup>57</sup> Temme smatra kako se u kontekstu čl. 11. st. 2. Konvencije CMR skrivljeno postupanje prijevoznika odnosi na svaku okolnost koja dovede do nedostatka, nepotpunih ili netočnih isprava ili podataka, osim na provjeravanje relevantne dokumentacije i podataka, jer to nije prijevoznikova obveza. Međutim, po Temmeu, to mogu biti

---

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> U engleskom tekstu predmetne odredbe koristi se formulacija *wrongful act or neglect*, a u francuskom tekstu *faute*.

<sup>54</sup> Slično Koller, I., *op. cit.*, str. 976.

<sup>55</sup> Messent, A.; Glass, D., *op. cit.*, str. 86. Tako i Temme, J., *op. cit.*, str. 265.

<sup>56</sup> Koller, I., *op. cit.*, str. 976. Tako i Oberlandesgericht Düsseldorf, 18 U 195/80, 12. veljače 1981., *VersR*, 1982., str. 302, citirano prema Temme, J., *op. cit.*, str. 266. U navedenom predmetu prijevoznik je znao za nesklad između carinskih isprava i dokumenata koji prate robu, ali o tome nije obavijestio pošiljatelja. Sud ga je smatrao krivim za tako nastalu štetu u smislu čl. 11. st. 2. Konvencije CMR.

<sup>57</sup> Koller, I., *op. cit.*, str. 976.



samo slučajevi koji nisu obuhvaćeni u čl. 11. st. 3. Konvencije CMR, primjerice, ako pošiljatelj zatraži informacije od prijevoznika, a prijevoznik svojom krivnjom pruži netočne podatke iako nije u obvezi davati informacije prema Konvenciji CMR.<sup>58</sup> Prema našem mišljenju, uz primjere koje navode Koller i Temme, skrivljeno postupanje prijevoznika u smislu čl. 11. st. 2. Konvencije CMR može obuhvatiti i slučajeve predviđene u čl. 11. st. 3. Konvencije CMR, tj. gubitak ili nepravilnu uporabu relevantne dokumentacije ili podataka. To je stoga što st. 2. i st. 3. u tome smislu nisu u koliziji, niti se preklapaju u području primjene. Skrivljeno postupanje prijevoznika u smislu čl. 11. st. 2. Konvencije CMR predstavlja razlog za oslobođenje pošiljatelja od odgovornosti, a st. 3. predstavlja specijalnu normu o odgovornosti prijevoznika za štetu prouzročenu gubitkom ili nepravilnom uporabom relevantne dokumentacije ili podataka.

Članak 11. st. 3. propisuje da prijevoznik odgovara za štetu zbog gubitka ili nepravilne uporabe carinskih i drugih relevantnih isprava kao punomoćnik. U izvorniku teksta Konvencije na engleskom jeziku na tome se mjestu koristi pojam *agent* (hrv. zastupnik), u izvorniku na francuskom jeziku koristi se pojam *commissionnaire*, a u njemačkom prijevodu koristi se pojam *Kommissionär* (hrv. otpremnik).<sup>59</sup> Ove jezične razlike ponekad su povod za donekle različita tumačenja pravne pozicije prijevoznika u vezi s odgovornosti za nepravilnu uporabu ili gubitak relevantne dokumentacije, kako u doktrini, tako i u sudskoj praksi.<sup>60</sup> Pri tumačenju predmetne odredbe čl. 11. st. 3. Konvencije CMR treba imati na umu da Konvencija CMR uređuje ugovor o međunarodnom prijevozu robe cestom. Prema tome, prijevoznik je po Konvenciji CMR osoba koja se profesionalno bavi pružanjem usluge transporta, a ne uslugama otpremništva ili uslugama povezanim s uvozom i izvozom robe. Prijevoznikovo postupanje s dokumentacijom i podacima dobivenim od pošiljatelja tijekom prijevoza u sklopu ugovora o prijevozu predstavlja sporednu obvezu prijevoznika, koja sama po sebi nije strogo prijevozničke naravi te više odgovara usluzi otpremnika. Stoga se, po našem mišljenju, različiti aspekti odgovornosti prijevoznika za nepravilnu uporabu ili gubitak carinske i

---

<sup>58</sup> Temme, J., *op. cit.*, str. 266.

<sup>59</sup> U francuskom i njemačkom pravu, s obzirom na predmet reguliranja Konvencije CMR, *commissionnaire* odnosno *Kommissionär*, interpretira se kao *commissionnaire des transport*, odnosno *Frachtkommissionär*, dakle špediter. U obama navedenim pravnim sustavima, kao i u hrvatskom pravu, ugovor o otpremi (špedicija) reguliran je specijalnim zakonskim odredbama kao posebna vrsta ugovora o komisiji. U njemačkom pravu to su posebne odredbe o špediciji iz § 407 – § 414 UGB-a (*Unternehmensgesetzbuch*), a u francuskom pravu to je čl. R132-1 Trgovačkog zakonika (*Code de commerce*) i Uredba broj 90-200 od 5. ožujka 1990. godine koja se odnosi na obavljanje djelatnosti špeditera (*Décret n° 90-200 du 5 mars 1990 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport*).

<sup>60</sup> Vidi npr. Messent, A.; Glass, D., *op. cit.*, str. 86.

druge nužne dokumentacije dobivene od pošiljatelja trebaju procjenjivati prema pravilima mjerodavnog nacionalnog prava o ugovoru o otpremi.<sup>61</sup> U hrvatskom pravu to su posebne odredbe ZOO-a o špediciji (čl. 849. – 868.), a osobito su u ovom kontekstu važne odredbe čl. 854. i 855.<sup>62</sup> Konačno, čini se da je u međunarodnoj doktrini i sudskoj praksi usklađen stav prema kojem u slučaju štete prouzročene gubitkom ili nepravilnom uporabom carinske i druge nužne dokumentacije (CMR, čl. 11. st. 3.) prijevoznik pošiljatelju odgovara na temelju krivnje, i to za običnu nepažnju.<sup>63</sup> U kontekstu hrvatskog obveznog prava, standard dužne pažnje koji se u tome smislu očekuje od prijevoznika pažnja je dobrog gospodarstvenika (ZOO, čl. 10. st. 1., čl. 854. st. 1.).

Općenito, prijevoznik odgovara za uredno izvršenje carinskih formalnosti koje mu je povjerio pošiljatelj, kao i za pravilnu uporabu carinske i druge dokumentacije koju je dobio od pošiljatelja. Ova je obveza sastavni dio usluge međunarodnog transporta te predstavlja sporednu obvezu prijevoznika u okviru ugovora o međunarodnom prijevozu robe.

U nekim pravnim sustavima, primjerice u francuskom i belgijskom pravu, prijevoznik se smatra odgovornim za (ne)uredno izvršenje carinskih formalnosti samo ako je imao izričit nalog pošiljatelja da izvrši te formalnosti.<sup>64</sup> Kako se navodi u belgijskom izvješću o primjeni Konvencije CMR, »...ako je prijevozniku naloženo da izvrši carinske formalnosti te ne postoji zaseban ugovor o takvom nalogu, nego je on isprepleten s ugovorom o prijevozu... ova je obveza svojstvena nalogu za prijevoz i podliježe odredbama CMR konvencije.«<sup>65</sup>

TIR karnet smatra se dijelom relevantne dokumentacije u smislu čl. 11. st. 3. Konvencije CMR. Jednom odlukom hrvatskog suda prijevoznik je proglašen

---

<sup>61</sup> Tako i Loewe, R., *Erläuterungen zum Übereinkommen...*, *op. cit.*, str. 543.

<sup>62</sup> Otpremnik je po čl. 854. ZOO-a dužan u svakoj prilici postupati kako to zahtijevaju interesi nalogodavca i s pažnjom dobrog gospodarstvenika. Dužan je bez odgađanja obavijestiti nalogodavca o oštećenju stvari i o svim okolnostima važnim za njega te poduzeti sve potrebne mjere radi očuvanja njegovih prava prema odgovornoj osobi. U skladu s čl. 855. ZOO-a, otpremnik je u obvezi postupati po uputama nalogodavca, a ako od njih odstupi, odgovara i za štetu prouzročenu višom silom, osim ako ne dokaže da bi se šteta dogodila i da je postupao po uputama nalogodavca.

<sup>63</sup> Messent, A.; Glass, D., *op. cit.*, str. 86.

<sup>64</sup> Letacq, F.; Legros, C., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: France*, 2020., <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/country%20report%20France%200.1.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).

<sup>65</sup> Vanden Bogaerde, F.; Dendievel, M.; Van der Mast, V.; Dewiele, R., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Belgique / België* 2020., <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20Belgi%C3%AB%20voor%20publicatie%201.1.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).

odgovornim za neispravno razduživanje TIR karneta. Iznos štete koju je morao platiti bio je jednak iznosu carine koju je morao platiti carinskim tijelima i s tim povezanim zahtjevima koji proizlaze iz činjenice da TIR karnet nije bio uredno ispunjen.<sup>66</sup>

Prijevoznik je uvijek odgovoran (kazneno i administrativno) ako u trenutku utovara ili isporuke ne može predočiti ispravnu dokumentaciju carinskim tijelima, ali ima pravo na regres od pošiljatelja ako je to prouzročeno nedostatkom dokumentacije. Međutim, ako je šteta nastala zbog prijevoznikova nepravilnog rukovanja inače ispravnom i potpunom dokumentacijom, on će biti odgovoran za štetu nanesenu pošiljatelju. Ako, pak, prijevoznik zagubi dokumente koje mu je dao pošiljatelj, potonji neće biti odgovoran za štetu koja je time nastala prijevozniku. Naprotiv, prijevoznik će biti odgovoran za štetu nastalu pošiljatelju.<sup>67</sup> U njemačkom nacionalnom pravu odgovarajuću pravnu normu nalazimo u čl. 413. st. 2. HGB-a, a u njemačkoj sudskoj praksi nepravilna se uporaba dokumentacije u smislu čl. 11. st. 3. Konvencije CMR tumači kao svako nepravilno rukovanje prijevoznom dokumentacijom, uključujući i slučaj kad prijevoznik carinskim tijelima ne predoči sve dostupne dokumente.<sup>68</sup> Nadalje, Vrhovni sud Litve presudio je da je »pošiljatelj u obvezi brinuti se o svim potrebnim dokumentima: uvoznim i izvoznim dozvolama, potvrdama o podrijetlu robe i svim drugim dokumentima koji su potrebni za ulazak na teritorij dotične zemlje. Prijevoznik odgovara samo za gubitak ili pogrešnu upotrebu dokumenata navedenih u terenom listu i priloženih uz njega, s time da prijevoznik ne odgovara za štetu koja bi premašila naknadu u slučaju gubitka tereta.«<sup>69</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske presudio je da je »... prijevoznik odgovoran za krajnju nepažnju vozača koji nije prijavio robu carinskim tijelima, što je dovelo do zadržavanja kamiona na graničnom prijelazu i uhićenja vozača te

---

<sup>66</sup> Visoki trgovački sud, Pž-4120/11-3, 5. studenoga 2014. Vidi Radionov, N.; Padovan, A. V., *Interprétation de la CMR...*, op. cit., str. 14.

<sup>67</sup> Chatfield, C., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Royaume-Uni / United Kingdom*, str. 14, <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20UK%20web%20IDIT.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).

<sup>68</sup> BGH, I ZR 32/95, 26. lipnja 1997., *Transportrecht*, 1998., str. 67; BGH, I ZR 32/95, 26. lipnja 1997., *Transportrecht*, 1998., str. 67; OLG Düsseldorf, 18 U 92/96, 23. prosinca 1996., *Transportrecht*, 1997., str. 422, citirano prema Staab, J.; Eckardt, T., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Allemagne / Deutschland*, str. 15-17, <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20Duitsland%20voor%20publicatie%20IDIT.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).

<sup>69</sup> Vrhovni sud Litve, 3K-3-221/2009, 12. svibnja 2009., citirano prema Abromavicius, G., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Lituanie / Lietuvos Respublika*, <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20Litouwen%20voor%20publicatie%20op%20IDIT.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).

konačno do kašnjenja u isporuci«. <sup>70</sup> U drugoj odluci isti je sud presudio da je prijevoznik odgovoran za povećanje troška carine jer nije prikupio potrebnu carinsku dokumentaciju. <sup>71</sup>

Iz komparativne analize sudske prakse u vezi s primjenom čl. 11. st. 3. Konvencije CMR proizlazi da, ako je proglašen krivim za štetu prema ovom članku, prijevoznik odgovara ne samo za gubitak ili oštećenje tereta koji se prevozi (podložno ograničenjima iz čl. 23. st. 3. Konvencije CMR), nego i za sve naknade nastale u vezi s prijevozom, kao što su PDV, <sup>72</sup> trošarine, troškovi povrata oštećene robe u slučaju da primatelj odbije isporuku, <sup>73</sup> vještačenje, uništavanje i neutralizacija tereta (u cijelosti, prema čl. 23. st. 4. Konvencije CMR). <sup>74</sup> Značenje pojma »ostale naknade nastale u vezi s prijevozom robe« nije definirano u Konvenciji CMR, ali usporedna sudska praksa primjene Konvencije CMR tijekom desetljeća pokazuje da sudovi uglavnom (ali ne jednoglasno) teže tumačenju pojma »ostale naknade« koje uključuje sve prihvatljive naknade nastale u vezi s prijevozom, pa čak i trošarine kao rezultat krađe tereta. Naime, u tome slučaju polazi se od pretpostavke da roba nikada nije izašla iz zemlje pa se stoga plaćaju trošarine (vidi čl. 24. CMR Konvencije).

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske presudio je 2018. godine u predmetu u kojem je »... prijevoznik tužio pošiljatelja zbog neplaćene vozarine, dok je pošiljatelj podnio protutužbu za naknadu štete jer je morao platiti dvostruki iznos uvozne carine za 8 paketa zbog netočne carinske dokumentacije. Pošiljka se sastojala od 34 paketa robe prevezene iz Velike Britanije u Hrvatsku u dva kamiona. Vrijednost robe u jednom kamionu je lažno deklarirana jer računi za robu nisu bili pravilno raspoređeni između dva kamiona. Prvostupanjski sud prihvatio je protutužbu tuženog pošiljatelja pogrešno se oslanjajući na CMR čl. 8. (...). Žalbeni je sud, zatim, odbio protutužbu pošiljatelja utvrdivši da prema ugovoru o prijevozu nije obveza prijevoznika ispitivati ni točnost ni primjerenost carinskih isprava i formalnosti. Štoviše, sud je utvrdio da je u ovom konkretnom slučaju uvozne carinske formalnosti ispunio pošiljatelj špediter te da stoga one nisu odgovornost prijevoznika.« <sup>75</sup>

---

<sup>70</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-2926/09-4, 10. siječnja 2014., Radionov, N.; Padovan, A. V., *Interprétation de la CMR...*, *op. cit.*, str. 14.

<sup>71</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-3640/13-4, 23. studenoga 2015., *ibid.*, str. 14-15.

<sup>72</sup> Prema belgijskoj sudskoj praksi, carine i druge naknade (kao što je PDV u slučaju krađe) troškovi su koji su nužno povezani s prijevozom. Vidi odluku žalbenog suda u Antwerpenu, 2008/AR/1352, 15. lipnja 2009., *Eur. Vervoerr.*, 2010., vol. 2, str. 199, citirano prema Vanden Bogaerde, F. *et al.*, *Interprétation de la CMR par les juges...*, *op. cit.*, str. 14.

<sup>73</sup> Vrhovni sud Litve, 3K-3-301/2011, 27. lipnja 2011., citirano prema Abromavicius, G., *Interprétation de la CMR par les juges...*, *op. cit.*, str. 12.

<sup>74</sup> *Ibid.*

<sup>75</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-7495/2015-4, 27. studenoga 2018., Radionov, N.; Padovan, A. V., *Interprétation de la CMR...*, *op. cit.*, str. 17-18.

Konačno, odgovornost je prijevoznika na temelju članka 11. st. 3. Konvencije CMR ograničena, tj. propisano je da ona ne može biti veća od naknade koju bi bio obavezan platiti u slučaju gubitka robe. Stoga, ovdje treba analogno primijeniti odredbe članka 23. Konvencije CMR koja preciznije uređuje ograničenje odgovornosti prijevoznika za štetu na robi. Prema tomu, prijevoznik za štetu koja nastane kao posljedica gubitka ili nepravilne uporabe carinskih i drugih nužnih isprava odgovara maksimalno do iznosa od 8,33 posebnih prava vučenja<sup>76</sup> po kilogramu bruto mase prevožene robe, uvećano za troškove prijevoza, carine i drugih troškova nastalih u vezi s prijevozom robe. Viši iznosi naknade štete mogu se potraživati samo u slučaju deklaracije vrijednosti robe ili izjave posebnog interesa u isporuci.<sup>77</sup> Daljnja se šteta naknađuje. Ovdje treba napomenuti kako će iznos ograničenja odgovornosti prijevoznika biti jednak iznosu troškova prijevoza ako zbog gubitka ili nepravilne uporabe carinske i druge relevantne dokumentacije dođe samo do zakašnjenja, ali ne i do propadanja ili zapljene robe (gubitka robe).<sup>78</sup> Prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako je šteta prouzročena njegovom namjerom ili takvom njegovom krivnjom koja se, prema pravu nadležnog suda, smatra izjednačenom s namjerom (CMR, čl. 29. st. 1.). Jednako vrijedi i kad se radi o namjeri ili takvoj krivnji prijevoznikova zastupnika, radnika ili bilo koje druge osobe čijim se uslugama prijevoznik služi radi izvršenja ugovora, kad te osobe djeluju u okviru svojega zaposlenja (CMR, čl. 29. st. 2.).<sup>79</sup> U tome smislu, po hrvatskom se pravu krajnja nepažnja izjednačava s namjerom.<sup>80</sup>

## 5. PODIJELJENA ODGOVORNOST POŠILJATELJA I PRIJEVOZNIKA

Mogućnost primjene odredbe o skrivljenom postupanju prijevoznika kao razlogu za isključenje odgovornosti pošiljatelja za nedostatke u carinskoj i drugoj nužnoj dokumentaciji ili podacima (CMR, čl. 11. st. 2.) u praksi je veoma uska. Kako smo već detaljnije izložili, odredba se primjenjuje u slučajevima svih

---

<sup>76</sup> Riječ je o posebnom pravu vučenja (eng. *Special Drawing Right* ili skraćeno SDR) kako ga definira Međunarodni monetarni fond. Vidi <https://www.imf.org/en/Topics/special-drawing-right> (pristup 25. siječnja 2022.).

<sup>77</sup> Tako i Temme, J., *op. cit.*, str. 268.

<sup>78</sup> Vidi čl. 23. st. 3., 4., 5., 6. i 7. Konvencije CMR.

<sup>79</sup> Tako i Temme, J., *op. cit.*, str. 268.

<sup>80</sup> Vidi ZOO, čl. 345. st. 1. Riječ je o kogentnoj normi hrvatskog obveznog prava prema kojoj se odgovornost za namjeru i krajnju nepažnju ne može unaprijed ugovorom ni isključiti ni ograničiti.

protupravnih radnji ili propusta prijevoznika, izuzev provjere dokumentacije koju je dostavio pošiljatelj. Postavlja se pitanje je li moguće u takvim slučajevima utvrđivati podijeljenu odgovornost pošiljatelja i prijevoznika, tj. može li se pošiljatelj djelomično osloboditi odgovornosti u mjeri u kojoj je prijevoznik svojim skrivljenim postupanjem pridonio šteti zbog nepostojanja, netočnosti ili manjkavosti relevantne dokumentacije ili podataka na temelju čl. 11. st. 2. Konvencije CMR. Očigledno, predmetna odredba Konvencije ne daje jasan odgovor na pitanje kako postupiti u takvom slučaju. Međutim, slučaj podijeljene odgovornosti mora se riješiti putem same Konvencije CMR, i to po čl. 17. st. 5., a ne vraćanjem na pravila mjerodavnog nacionalnog prava.<sup>81</sup>

## 6. ČLANAK 11. KONVENCIJE CMR I PROBLEM NEUTRALIZACIJE TERETNOG LISTA

U kontekstu odredbi članka 11. Konvencije CMR otvara se poseban problem povezan sa široko raširenom praksom tzv. neutralizacije teretnog lista. Riječ je o pojmu koji nije pravno definiran, a može ga se opisati kao opoziv izvorno izdanog teretnog lista tijekom prijevoza, pri čemu se originalni dokument poništava i izrađuje se drugi bez znanja izvornog pošiljatelja, po nalogu trgovca. Pravna dopustivost takvog postupanja u praksi je upitna, s obzirom na to da ometa pravni režim ugovora o prijevozu, umanjuje povjerenje ugovornih strana i drugih dionika u procesu trgovine u prijevoznu dokumentaciju i opasno je za interese i prava iz ugovora o osiguranju robe u prijevozu. Nadalje, takvo postupanje moglo bi biti u suprotnosti s mjerodavnim nacionalnim javnim pravom. Primjerice, moguće je da po mjerodavnom nacionalnom pravu postoji prisilni propis o podacima koji se obvezno navode u teretnom listu, čije kršenje povlači sankciju u obliku novčane kazne. Ipak, opisana se praksa tolerira, štoviše, veoma je raširena već dugi niz godina, a usko je povezana s protupravnom logističkom praksom koja se naziva »paralelna trgovina«, za razliku od »izravne trgovine« između prodavatelja (proizvođača) i krajnjega kupca.<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> Detaljnije vidi Temme, J., *op. cit.*, str. 266-267; Koller, I., *op. cit.*, str. 978.

<sup>82</sup> Proces paralelne trgovine odvija se kad trgovac od proizvođača (prodavatelja, izvornog pošiljatelja) ostvari posebne popuste i niže cijene kako bi proizvod uvezao na novo tržište (državu) na kojem još nije prisutan. Međutim, nakon što se roba uveze u tu zemlju, ona se odatle preprodaje u treću zemlju, bez znanja proizvođača, po višoj cijeni po kojoj proizvođač inače prodaje svoju robu u toj zemlji. Time trgovac ostvaruje profit i krši prava intelektualnog vlasništva proizvođača. Više o paralelnoj trgovini vidi u članku: Cheu, K.; Poliak, M.; Tomicová, J.; Gnap, J., *Neutralization of CMR Documents*, *The Archives of Automotive Engineering – Archiwum Motoryzacji*, god. 83 (2019.), br. 1, str. 175-184, na str. 179.

Trgovac nije ni pošiljatelj ni primatelj u izvornom teretnom listu, nego strana ugovora o kupoprodaji robe, i to kupac u odnosu na pošiljatelja od kojeg je kupio robu po nižoj cijeni, odnosno prodavatelj u odnosu na primatelja kojem je prodao robu po višoj cijeni. Trgovac želi da podaci o podrijetlu robe, proizvođaču ili kakvi drugi podaci o robi primatelju ostanu tajni, jer bi u protivnom primatelj mogao u budućnosti kupovati robu izravno od prvotnog pošiljatelja kao prodavatelja.<sup>83</sup> Stoga, trgovac tijekom već započetog prijevoza robe zatraži neutralizaciju (uništenje) izvornog teretnog lista i izdavanje novog teretnog lista kako bi se dio podataka iz izvornog teretnog lista izmijenio, a to su obično podaci o pošiljatelju i prijevozniku, uključujući i ime prijevoznikova vozača.<sup>84</sup> U novoizdanom teretnom listu trgovac se navodi kao pošiljatelj, a primatelju stari podaci ostaju tajni. Opisana praksa veoma je osjetljiva za prijevoznike i vozače, na rubu je protupravnosti, kako u vezi s ugovorom o prijevozu, tako i s obzirom na ugovor o osiguranju robe u prijevozu, pa ipak veoma je česta u međunarodnoj trgovini.<sup>85</sup>

Prema Temmeu, uz pravo prijevoznika da od pošiljatelja traži sve informacije relevantne za prekogranični prijevoz robe (CMR, čl. 11. st. 1.), postoji i njegova obveza povjerljivosti, tj. čuvanja tako prikupljenih podataka. Prijevoznik, stoga, smije proslijediti tražene podatke samo službenim osobama. Primjerice, u slučaju da pošiljatelj naloži prijevozniku da otpremnice prvotnoga krcatelja tijekom prijevoza zamijeni za otpremnice prodavatelja i pošiljatelja iz teretnog lista, prijevoznik odgovara za štetu zbog kršenja ugovora ako ne postupi po toj uputi.<sup>86</sup>

Prema novijoj sudskoj praksi, kad se podaci u teretnom listu namjerno netočno navode kako bi se izbjegla izravna trgovina između proizvođača, odnosno prvotnog dobavljača i krajnjeg primatelja, prijevoznik ne odgovara ako zbog netočnih navoda u teretnom listu koji se tiču pošiljatelja ili osoba koje nastupaju u njegovo ime carinske vlasti zaplijene, unište ili oduzimu robu. Tako se u jednom predmetu austrijskog suda<sup>87</sup> roba prevozila iz Njemačke i Slovačke u Rumunjsku

---

<sup>83</sup> Slično Temme, J., *op. cit.*, str. 262.

<sup>84</sup> Najnovija istraživanja pokazuju da podaci iz transportne dokumentacije koji se obično mijenjaju pri neutralizaciji obuhvaćaju ime pošiljatelja (43 %), primatelja (24 %), mjesto iskrcaja (25 %), cijenu robe (4 %) i dr. (4 %). Poliak, M.; Tomicová, J.; Jaśkiewicz, M., *Identification the Risks Associated with the Neutralization of the CMR Consignment Note, Transportation Research Procedia*, god. 44 (2020.), str. 23-29, na str. 26.

<sup>85</sup> Prema najnovijim istraživanjima, čak 73 % vozača upoznato je s ovom praksom. Poliak, M. *et al.*, *ibid.*, str. 27.

<sup>86</sup> Temme, J., *op. cit.*, str. 262.

<sup>87</sup> Oberster Gerichtshof Österreich, 7 Ob 219/13a, 29. siječnja 2014., *European Transport Law*, god. XLIX (2014.), br. 5, str. 461-469.

preko Austrije. Neutralizacija teretnog lista trebala se provesti dok je roba bila u Austriji u skladu sa strogom pisanom uputom pošiljatelja.<sup>88</sup> Međutim, prijevoznik je zanemario tu uputu smatrajući ju protuzakonitom te je carinskim službenicima na rumunjskoj granici prezentirao izvorni teretni list u kojem je austrijsko trgovačko društvo s austrijskom adresom bilo navedeno kao pošiljatelj. Roba i vozilo odmah su zaplijenjeni, došlo je do potpunog gubitka robe, no sud prijevoznika nije smatrao odgovornim za tako nastalu štetu.<sup>89</sup>

Konkretni je slučaj zanimljiv u kontekstu teme koja je predmet ovog članka, a po našem mišljenju daleko je od jednostavnog pravnog sagledavanja te daje povoda za razmišljanje o eventualno drukčijem ishodu. Prijevoznik je svjesno zanemario izričitu pisanu uputu pošiljatelja i nije ga informirao o svojoj odluci da će tako postupiti, što bi se moglo smatrati i namjernim prouzročenjem štete. U takvom je slučaju dvojbeno je li opravdano osloboditi prijevoznika odgovornosti za štetu nastalu u prijevozu, s obzirom na to da je neutralizacija teretnog lista široko prihvaćena praksa u transportnoj industriji.

## 7. ZAKLJUČAK

Poredbena analiza sudske prakse i pravne doktrine o primjeni čl. 11. Konvencije CMR tijekom više od 60 godina ukazuje na tek mali broj mogućih problema u tumačenju. Prvi problem identificiran ovim istraživanjem leži u prirodi pravnog položaja prijevoznika kad je riječ o uporabi dokumentacije i podataka koje dostavlja pošiljatelj tijekom prijevoza, posebice carinske i druge dokumentacije za potrebe postupaka i formalnosti koji se moraju obaviti prije isporuke robe, a u vezi s prekograničnim prijevozom. Ti su postupci svojstveni prirodi ugovora o međunarodnom cestovnom prijevozu robe u kojem prijevoznik sudjeluje kao ugovorna strana, ali njegov pravni položaj u slučaju oštećenja tereta ili kašnjenja uzrokovanog nepravilnom uporabom ili gubitkom inače ispravne dokumentacije ustvari odgovara položaju špeditera, a ne prijevoznika. Stoga, sva pitanja koja se odnose na odgovornost prijevoznika »kao punomoćnika« za nepravilnu uporabu ili gubitak relevantne dokumentacije u kontekstu čl. 11. st. 3. Konvencije CMR treba rješavati odgovarajućom primjenom mjerodavnog nacionalnog prava o špediciji, odnosno o zastupanju kad je riječ o anglosaksonskim pravnim

<sup>88</sup> U nalogu za prijevoz stajala je napomena: *...Supplier should not get to know the Customer. Please instruct the driver to tell at the loading place, that he goes to Austria! Load Strict in Order I\*\*\* to Vienna, Delivery – Strict neutral in Order I\*\*\*, ...Wien/please write a new CMR like sampler. Attention: By infringement- neutrality we must deduct EUR 150,00 from your Invoice! Delivery only with Neutral CMR + Trade Document. Ibid., str. 463.*

<sup>89</sup> *Ibid.*, str. 461.



sustavima. Iznos tako pripisane štete treba ograničiti u skladu s člankom 23. Konvencije CMR. Zaključak proizlazi iz činjenice da obveze prijevoznika u pogledu carinske i druge nužne dokumentacije po svojoj prirodi nisu same po sebi svojstvene prijevozničkoj djelatnosti nego špediterskom poslovanju, pa se kao sporedne obveze prijevoznika u okviru ugovora o prijevozu trebaju cijeliti prema specijalnim odredbama mjerodavnog nacionalnog prava o špediciji, odnosno zastupanju. Nažalost, pravila koja uređuju ugovor o špediciji nisu unificirana na međunarodnoj razini pa postoje i velike razlike među nacionalnim pravnim režimima koji bi se trebale primijeniti na pravni položaj prijevoznika u slučaju štete iz čl. 11. st. 3. Konvencije CMR. Takva situacija uzrokuje pravnu i financijsku nesigurnost i za prijevoznika i (potencijalno) za njegova osiguravatelja odgovornosti. Opisanu pravnu nesigurnost moglo bi se izbjeći pri sklapanju ugovora o prijevozu, primjerice, dodavanjem posebne klauzule u opće uvjete prijevoznika o odabiru mjerodavnog prava za pitanja koja se odnose na pravni položaj prijevoznika u kontekstu primjene čl. 11. st. 3. Konvencije CMR, prema kojoj prijevoznik odgovara »kao punomoćnik«, što treba tumačiti »kao špediter«.

Nadalje, u slučaju budućih izmjena Konvencije CMR, potrebno je razriješiti razlike u jezičnim inačicama, odnosno u prijevodu teksta čl. 11. st. 3. Konvencije CMR u pogledu pravnog položaja prijevoznika kao zastupnika (punomoćnika), odnosno špeditera. To bi se moglo učiniti definiranjem najvažnijih pravnih pitanja povezanih s uporabom i rukovanjem relevantnom dokumentacijom kao sporednu uslugu prijevoznika u sklopu ugovora o međunarodnom prijevozu robe cestom. Trebalo bi predvidjeti jasno pravilo prema kojem prijevoznik djeluje u svoje ime, ali za račun pošiljatelja dok poduzima različite poslove u vezi s dokumentacijom tijekom prijevoza, kao i jasno definiran temelj odgovornosti prijevoznika za uporabu i rukovanje dokumentacijom te odgovarajuća pravila o teretu dokazivanja kad se primjenjuje režim odgovornosti na temelju krivnje prijevoznika.

Napokon, kad je riječ o dosadašnjoj hrvatskoj sudskoj praksi u vezi s primjenom članka 11. Konvencije CMR, zaključujemo da ona bitno ne odstupa od prevladavajuće komparativne sudske prakse u ostalim državama članicama Konvencije CMR. Međutim, zasad se u hrvatskoj sudskoj praksi nisu otvorila kao sporna pitanja pravnog položaja prijevoznika kad je riječ o odgovornosti za carinsku i drugu nužnu dokumentaciju i podatke, odnosno pitanje temelja odgovornosti prijevoznika za nepravilnu uporabu ili gubitak dokumentacije i s njim povezano pitanje tereta dokazivanja. Stoga se nadamo da će budući razvoj hrvatske sudske prakse uzeti u obzir zaključke ovog istraživanja radi ujednačenog tumačenja Konvencije CMR na međunarodnoj razini i pravne sigurnosti za sve dionike koji imaju određeni pravni interes u odnosu na ugovor o međunarodnom prijevozu robe cestom.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige:

1. Carić, S.; Đinić, M.; Šurlan, P., *Komentar Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju; Konvencija o ugovoru o međunarodnom drumskom prevozu robe (Konvencija CMR); Konvencija o ugovoru o međunarodnom drumskom prevozu putnika i prtljaga (Konvencija CVR)*, Privredni pregled, Beograd, 1974.
2. Carić, S., *Međunarodni transport robe*, Zavod za naučnoistraživački rad Pravnog fakulteta u Novom Sadu, Novi Sad, 1972.
3. Clarke, M. A. (ur.), *International carriage of goods by road: CMR*, 5. izdanje, Informa, London, 2009.
4. Herber, R.; Piper, H., *CMR Internationales Strassentransportrecht: Kommentar mit Anhang Innerstaatliches Strassentransportrecht europäischer Staaten*, C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München, 1996.
5. Jakaša, B., *Komentar Zakona o prijevozu u cestovnom prometu s Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom i Općim uvjetima rada jugoslovenskih poduzeća javnog cestovnog saobraćaja u međunarodnom prijevozu robe motornim vozilima*, Sveučilišna naklada Liber, Zagreb, 1976.
6. Jakaša, B., *Kopneno i zračno saobraćajno pravo*, Informator, Zagreb, 1969.
7. Jesser, H., *Frachtführerhaftung nach der CMR: Internationaler und nationaler Straßengütertransport*, Wirtschaftsverlag Dr. Anton Orac, Wien, 1992.
8. Kapor, V.; Carić, S. (ur.), *Ugovori o drumskom prevozu robe i putnika: pravna teorija: sudska praksa – poslovna praksa – zakonodavstvo*, Privredno-pravni priručnik, Beograd, 1971.
9. Kofler, S., *Handbuch CMR-Transportrecht*, Linde Verlag Ges. m. b. H., Wien, 2013.
10. Koller, I., *Transportrecht: Kommentar*, 4. izdanje, Verlag C. H. Beck, München, 2000.
11. Messent, A.; Glass, D. A., *Hill & Messent CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, 3. izdanje, LLP, London – Hong Kong, 2000.
12. Šker, T.; Selan Voglar, M.; Simoniti, S., *Konvencija CMR: konvencija o pogodbi za međunarodni prevoz tovara po cesti s komentarjem*, Slovensko zavarovalno združenje, Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana, 2005.
13. Skradde, S., *Schadenersatz im Transportrecht – Der ersatzfähige Schaden des Transportrechtes*, LIT Verlag, Hamburg, 2016.
14. Thume, K.-H., *Kommentar zur CMR: Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg, 1994.

### Članci i doktorske disertacije:

1. Baretić, M., *Predugovorna odgovornost za štetu*, u: Hercigonja, J.; Kuzmić, M. (ur.), *Odgovornost za štetu i osiguranje od odgovornosti za štetu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2011., str. 3-30.

2. Baretić, M., Predugovorna odgovornost, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 49 (1999.), br. 1, str. 49-102.
3. Ćesić, Z., Prijevoz tereta u cestovnom prometu, *Pravo i porezi: časopis za pravnu i ekonomsku teoriju i praksu*, god. 14 (2005.), br. 3, str. 45-79.
4. Cheu, K.; Poliak, M.; Tomicová, J.; Gnap, J., Neutralization of CMR Documents, *The Archives of Automotive Engineering – Archiwum Motoryzacji*, god. 83 (2019.), br. 1, str. 175-184.
5. Ivančić, V., Predugovorna odgovornost, *Pravnik*, god. 40 (2006.), br. 83, str. 137-150.
6. Loewe, R., Die Bestimmungen der CMR über Reklamationen und Klagen, *Transportrecht*, god. 1988., br. 9, str. 309-320.
7. Loewe, R., Erläuterungen zum Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR), *Journal of Law and Economics*, god. XI (1976.), br. 3-4, str. 503-597.
8. Mudrić, M., Primjena relevantnog međunarodnog instrumenta za utvrđivanje odgovornosti otpremnika za naknadu štete u multimodalnom prijevozu, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 53 (2014.), br. 168, str. 205-208.
9. Padovan, A. V., Ukratko o odgovornosti cestovnog prijevoznika za robu, *Osiguranje: hrvatski časopis za teoriju i praksu osiguranja*, god. LIV (2013.), br. 3, str. 38-45.
10. Poliak, M.; Tomicová, J.; Jaśkiewicz, M., Identification the Risks Associated With the Neutralization of the CMR Consignment Note, *Transportation Research Procedia*, god. 44 (2020.), str. 23-29.
11. Radionov Radenković, N., Gubitak prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika u cestovnom prijevozu robe s osvrtom na sudsku praksu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 55 (2005.), br. 1, str. 419-447.
12. Radionov Radenković, N., Liability of the Road Freight Carrier and the Reform of Croatian Road Transport Law: Impossible Mission?, u: Martínez Sanz, F.; Petit Lavall, M. V. (ur.), *Aspectos jurídicos y económicos del transporte: hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, vol. 1, Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, 2007., str. 323-338.
13. Radionov Radenković, N., Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovoru o prijevozu cestom, *Hrvatska pravna revija*, god. VI (2006.), br. 6, str. 44-51.
14. Radionov, N.; Mišković Aguilar, M., EDI-CMR Protokol 2008: korak u pravom smjeru, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 55 (2016.), br. 170, str. 49-68.
15. Radionov, N., CMR-SDR Protocol 1978 in Force in South-East Europe: Uniformity, almost, *European Transport Law*, god. 56 (2021.), br. 1, str. 3-17.
16. Radionov, N., Limitation of Liability Right in Road Freight Carriage in Croatia: an Extinct Institute, *Uniform Law Review*, god. 21 (2016.), br. 4, str. 457-468, doi:10.1093/ulr/unw035.

17. Radionov, N., *New Road Carriers' Liability Regime in Croatia and Lessons from the Old Normative Anomalies for the Neighbouring Countries*, u: Thomas, R.; Lamont-Black, S. (ur.), *Current Issues in Freight Forwarding: Law and Logistics*, Lawtext Publishing Ltd., Oxon, 2017., str. 298-319.
18. Radionov, N., *Odgovornost cestovnog prijevoznika za robu i poslovi osiguranja, Osiguranje: hrvatski časopis za teoriju i praksu osiguranja*, god. 12 (2009.), br. 1, str. 34-44.
19. Radionov, N., *Odgovornost kopnenog prijevoznika za štetu, doktorska disertacija*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2002.
20. Radionov, N., *Osnova i vrsta odgovornosti prijevoznika za štetu u cestovnom prijevozu stvari, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 48 (1998.), br. 1-2, str. 199-220.
21. Radionov, N., *Suspension of the Period of Limitation under the CMR and Silence of the Carrier: New Approach*, *European Transport Law*, god. 55 (2020.), br. 1, str. 3-19.
22. Radionov, N., *Suspension of the Period of Limitation under the CMR and Silence of the Carrier: New Approach*, u: Petit Lavall, M. V.; Puetz, A. (ur.), *El transporte como motor del Desarrollo socioeconomico*, Marcial Pons, Madrid – Barcelona – Buenos Aires – Sao Paulo, 2018., str. 143-157.
23. Radionov, N., *Written Form of the Contract of Carriage by Road in Croatia: Why and at what Cost?*, u: Legros, C. (ur.), *Transidit: Innovation and Mobility: Where is the Law Going?*, Institut de Droit International des Transport et de la Logistique, Rouen, 2020., str. 107-114.
24. Selan Voglar, M., *Odgovornost prijevoznika za krađu i/ili prijevaru, Osiguranje: hrvatski časopis za teoriju i praksu osiguranja*, god. LIV, (2013.), br. 3, str. 57-62.
25. Sunara, K., *Ugovor o osiguranju odgovornosti prijevoznika u cestovnom prometu, Osiguranje: hrvatski časopis za teoriju i praksu osiguranja*, god. LIV (2013.), br. 3, str. 46-55.
26. Zlopaša, B., *Prijevoz tereta u cestovnom prometu i CMR-konvencija, Carinski vjesnik*, god. 14 (2005.), br. 9, str. 14-23.

### **Propisi:**

1. *Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021 (Hrvatska).
2. *Zakon o potvrđivanju Protokola uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR), Narodne novine*, br. 6/2016 (Hrvatska).
3. *Objava o stupanju na snagu Protokola uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR), Narodne novine*, br. 2/2017 (Hrvatska).
4. *Code de commerce* (Francuska).
5. *Décret n° 90-200 du 5 mars 1990 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport* (Francuska).
6. *Unternehmensgesetzbuch (UGB)* (Njemačka).

## Međunarodni ugovori:

1. Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR), Ženeva, 1956.
2. Protokol uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR), Ženeva, 1978. (Protokol CMR-SDR).
3. Dodatni protokol uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) o elektroničkom teretnom listu, Ženeva, 2008. (Protokol EDI-CMR).

## Sudska praksa:

1. Bundesgerichtshof (BGH), I ZR 152/09, 9. rujna 2010., *Transportrecht*, god. 2011., br. 5, str. 178-181 (Njemačka).
2. Cour de Cassation de France, Pourvoi W 03-10.473, 28. rujna 2004., *European Transport Law*, god. XL (2005.), br. 4, str. 552 (Francuska).
3. Oberster Gerichtshof Österreich, 7 Ob 219/13a, 29. siječnja 2014., *European Transport Law*, god. XLIX (2014.), br. 5, str. 461-469 (Austrija).
4. Abromavicius, G., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Lituanie / Lituvos Respublika*, <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20Litouwen%20voor%20publicatie%20op%20IDIT.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).
5. Chatfield, C., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Royaume-Uni / United Kingdom*, <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20UK%20web%20IDIT.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).
6. Letacq, F.; Legros, C., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: France*, 2020., <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/country%20report%20France%200.1.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).
7. Poulsen, M.; Krogh, A. (IUNO), *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Danemark / Danmark*, 2020., <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20Denmark%20voor%20publicatie%20IDIT.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).
8. Radionov, N.; Padovan, A. V., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Croatie / Hrvatska*, 2020., <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20of%20Kroati%C3%AB%20voor%20publicatie%20op%20IDIT.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).
9. Staab, J.; Eckardt, T., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Allemagne / Deutschland*, <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20Duitsland%20voor%20publicatie%20IDIT.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).
10. Vanden Bogaerde, F.; Dendievel, M.; Van der Mast, V.; Dewiele, R., *Interprétation de la CMR par les juges; Rapport pays: Belgique / België* 2020., <https://www.idit.fr/rapports-pays/documents/Country%20report%20Belgi%C3%AB%20voor%20publicatie%201.1.pdf> (pristup 20. siječnja 2022.).

### **Ostalo:**

1. United Nations Treaty Collection: Status of Treaties, [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg\\_no=XI-B-11&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en) (pristup 31. prosinca 2022.).
2. Međunarodni monetarni fond, *Special Drawing Right*, <https://www.imf.org/en/Topics/special-drawing-right> (pristup 25. siječnja 2022.).

### **Summary:**

#### **THE SENDER'S AND CARRIER'S OBLIGATIONS CONCERNING CUSTOMS AND OTHER FORMALITIES ACCORDING TO THE CMR CONVENTION**

*This article examines the obligations and liabilities of the parties to a contract of international carriage of goods by road with regard to the necessary documents and information for the purposes of customs and other procedures that must be performed before the delivery of goods within the meaning of Article 11 of the CMR Convention. Through a comparative analysis of the respective case law in the CMR member states and of the internationally relevant legal doctrine, the authors identify possible problems in applying the relevant provisions of the CMR Convention and find appropriate solutions to uniformly interpret the CMR Convention at the international level. Ultimately, the aim is to increase legal certainty for all stakeholders with a material interest in relation to a contract for the international carriage of goods by road. The authors pay special attention to the current domestic case law on the application of Article 11 of the CMR Convention and suggest appropriate solutions in the context of Croatian law when it applies to a contract for the international carriage of goods by road.*

**Keywords:** *CMR, international carriage of goods by road; carrier's liability; sender's liability; customs; documentation.*