Multimodalni transport

Ludvik, Maja

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:199:487509

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-15**

Repository / Repozitorij:

Repository Faculty of Law University of Zagreb

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

PRAVNI FAKULTET

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

MULTIMODALNI TRANSPORT

diplomski rad

Maja Ludvik

mentor: izv. prof. dr. sc. Iva Savić

Zagreb, 2022.

Izjava o izvornosti

Ja, Maja Ludvik pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica diplomskog rada: Multimodalni transport i da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Maja Ludvik

(potpis studenta)

Datum: 13.09.2022., u Zagrebu.

SAŽETAK

Multimodalni transport kao suvremeni način transporta, uspješno povezuje različite prometne grane na međunarodnim prometnim koridorima i ne može postojati kao zasebna tj., samostalna prometna grana, već djeluje isključivo kao složeni prometni sustav. On je usko povezan sa „revolucijom kontejnera“ koja započinje 1960-ih i 1970-ih godina 20. stoljeća, nakon koje započinje njegov ubrzan razvoj. Jedna od specifičnosti multimodalnog transporta i prometa je ta da se operator multimodalnoga transporta i primatelj robe nalaze u različitim državama, a da se prijevoz robe obavlja s najmanje dva različita prijevozna sredstva, odnosno da u takvome transportnom procesu sudjeluju najmanje dvije različite grane prometa. Stranke ugovora su operator i pošiljatelj robe, stvari ili tereta. Multimodalni transport, povezujući nekoliko načina prijevoza, omogućuje brže, lakše i ekonomičnije prevoženje predmeta prijevoza od pošiljatelja do primatelja posredstvom operatora multimodalnog transporta. Operator organizira prijevoz robe, snosi odgovornost za cjelokupni transportni pothvat i za osobe koje angažira prilikom njegovog izvršenja i to od trenutka kada je preuzeo pošiljku sve do trenutka kada je pošiljku isporučio primatelju.
Europska Unija kontinuirano radi na izgradnji potrebnih prometnica i njihovom povezivanju u jedinstvenu mrežu prometnica (Trans-European Network-Transport).

ključne riječi: multimodalni transport, operator multimodalnog transporta, ugovor o multimodalnom transportu, promet, transport, transeuropska transportna mreža

SUMMARY

Multimodal transport, as a modern mode of transport, successfully connects different types of transportation on international corridors and therefore, it cannot exist as a separate or independent transport type, but acts exclusively as a complex transport system. It is closely linked to the “container revolution” that started in 1960s and 1970s, after which began its rapid development. One of the specifics of multimodal transport and traffic is that the operator of multimodal transport and the recipient of goods are located in different countries, and that the transport of goods is performed with at least two different means of transport and that there are at least two different types of transport involved in the transport process. Parties to the contract are operator and sender of things, goods or cargo. Multimodal transport, connecting several modes of transport enables faster, easier and more economical transportation of transport items from sender to recipient by means of operator of multimodal

transport. Operator organizes the transport of goods and is responsible for entire process of transportation and for the persons he engages in its realization from the moment he took delivery of the shipment until the moment he delivered the shipment to the recipient.

European Union is continuously working on the construction of the required roads and connecting them into a unique road network (Trans-European Network-Transport).

key words: multimodal transport, multimodal transport operator, multimodal transport contract, traffic, transport, trans-european transport network

SADRŽAJ:

1. UVOD……1
2. DEFINIRANJE TEMELJNIH POJMOVA MULTIMODALNOG TRANSPORTA……2
3. KONVENCIONALNI, KOMBINIRANI I MULTIMODALNI TRANSPORT……...….4
4. MULTIMODALNI TRANSPORT…….....9
4.1 Karakteristike multimodalnog transporta……9
4.2 Prednosti primjene…….....11
4.3 Pravni okvir razvoja……..13
5. UGOVOR O MULTIMODALNOM TRANSPORTU……..15
5.1 Pojam…….15
5.2 Stranke ugovora……16
5.3 Bitni elementi ugovora……..18
5.4 Izmjene, dopune, prestanak ugovora……19
5.5 Operator multimodalnog transporta (MTO)……..21
5.1.1 Odgovornost operatora multimodalnog transporta……22
5.1.2 Isključenje odgovornosti……...28
5. ZAKLJUČAK……...30
6. POPIS LITERATURE……..31

1. UVOD

Ovaj rad se bavi temom multimodalnog transporta.

Na samom početku, navode se općeniti pojmovi koji nas uvode u svijet prometa, prijevoza i transporta, njihov međusoban odnos, definiraju se pojmovi transportno i prometno pravo, pravo multimodalnoga prometa odnosno transporta.

Treći dio rada pojašnjava razlike između konvencionalnog, kombiniranog i multimodalnog transporta, njihove glavne karakteristike, prava, obveze i odgovornosti sudionika svakog od navedenih oblika transporta, koliko je njihova primjena trenutno važna i zastupljena, odnosno koja od njih ipak gubi na važnosti s obzirom na stupanj razvoja prometnih znanosti, tehnologije prometa i prometnoga prava.

U četvrtom dijelu pažnja je usmjerena prema glavnoj temi ovoga rada, tj. multimodalnom transportu, njegovim bitnim karakteristikama određenim Konvencijom UN-a o međunarodnom multimodalnom transportu, prednostima primjene takvoga načina prijevoza, zatim pravnom okviru razvoja jer je ubrzani razvoj kontejnerskog prometa u drugoj polovici 20. stoljeća zahtijevao jedinstveno rješavanje pitanja mješovitog prijevoza, što je rezultiralo donošenjem ranije spomenute Konvencije UN-a 1980.g.

Peti dio ovoga rada odnosi se na pravne aspekte same teme, definiranje ugovora o multimodalnom transportu kojeg sklapaju poduzetnik multimodalnog transporta i pošiljatelj stvari, koji subjekti su stranke tog ugovora, odnosno koji su samo sudionici multimodalnog pothvata; razlikuje bitne i nebitne elemente ugovora o multimodalnom transportu te navodi koji subjekti imaju neograničeno pravo izmjene, odnosno neograničeno pravo odustajanja od ugovora, koja pravila vrijede u slučaju kada je ugovor u cijelosti izvršen te u kojim slučajevima ugovor o multimodalnom transportu može prestati.

Nastavno, u istom dijelu, detaljnije se pojašnjava tko je operator multimodalnog transporta, definiran Konvencijom UN-a o međunarodnom multimodalnom transportu, koja je njegova funkcija i važnost za optimalno funkcioniranje cjelokupnog multimodalnog pothvata. Zbog velikog broja sudionika koji sudjeluju u transportnom procesu, u ovom dijelu rada se objašnjava kada je operator odgovoran, kolika je njegova odgovornost, kako odgovara za posao koji obavlja, po kojem načelu, odnosno kako odgovara za službenike i druge osobe čijim se uslugama služi u ispunjavanju ugovora o multimodalnom transportu, da li može svoju odgovornost ograničiti, isključiti, odnosno kada se te odgovornosti oslobađa.

2. DEFINIRANJE TEMELJNIH POJMOVA MULTIMODALNOG TRANSPORTA

U hrvatskom se jezičnom sustavu promet, kao širi pojam od pojma prijevoz, susreće u tri različita smisla: prvo, u najširem smislu, promet označava odnose među ljudima, zato govorimo o društvenom prometu koji se odvija među ljudima. Zatim, u nešto užem smislu, promet predstavlja ekonomsku i financijsku kategoriju pa se tu može govoriti o robnom, turističkom, trgovinskom, platnom prometu i sl. I kao posljednje, promet u užem smislu obuhvaća sam prijevoz i druge radnje povezane sa prijevozom robe, putnika i komunikacija[1].

Prijevoz, kao uži pojam od pojma promet je specijalizirana djelatnost koja pomoću prometne suprastrukture i prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge. Prijevoz i transport su sinonimi; riječ transport ima međunarodno značenje. Sam izraz transport potječe od lat. riječi *transportare* što znači prenositi i riječi *transportus* koja znači prijevoz, prevoženje, prenošenje. U sadržajnom smislu, riječima prijevoz, odnosno transport na stranom jeziku odgovaraju ovi izrazi: engl *transport*, njem. *Transport*, franc. *transport*, tal. *transporto*[2].

Moderan razvoj prometa, njegove infrastrukture i suprastrukture, razvoj suvremenih tehnologija transporta, naročito pojava i razvoj kontejnerizacije, razvijanje logistike, informacijskih tehnologija i sl., uvelike mijenjaju brzinu u protoku roba i usluga, a proizvodnja prometnih usluga se bolje organizira i uređuje[3]. Da se ukratko pojasni: prometna infrastruktura predstavlja temelj gospodarske infrastrukture te nju čine prometni pravci, objekti, uređaji, postrojenja, i druga sredstva za rad koja su stalno fiksirana za određena mjesta koja služe proizvodnji prometnih proizvoda i reguliranju i sigurnosti prometa (kao npr. svjetionici, zatvoreni dokovi, lukobrani, ceste, putevi, mostovi i sl.). Svaka grana prometa, odnosno svaka vrsta prometne industrije ima, pored određenih zajedničkih infrastrukturnih objekata i specifične infrastrukturne objekte te ih je stoga i teže sve nabrojati. Prometnu suprastrukturu čine sva pokretna sredstva za rad koja se koriste za manipulaciju, prijevoz i prijenos robe, putnika, energije i vijesti kao npr. pomorski brodovi za prijevoz putnika i tereta, tegljači, kamioni, autobusi i sl.[4].

[1] Brnjac Nikolina, Intermodalni transportni sustavi, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 2012., str. 4.
[2] Ibid
[3] Zelenika Ratko, Pravo multimodalnog prometa, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 2006. str. 39.
[4] Zelenika Ratko, Multimodalni prometni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 2006. str. 109-111.

Takav razvoj gospodarstva i napredak društvenih odnosa unutar njega nametnuo je potrebu postupnog osamostaljivanja prometnoga prava, a u okviru njega i transportnog prava. Sam proces osamostaljivanja je započeo prije više od stotinu godina donošenjem i ratificiranjem prvih međunarodnih konvencija koje su uređivale pravne odnose između stranaka u međunarodnom prometu[5]. Te prve multilateralne prometnopravne konvencije datiraju još iz prve polovice 20. stoljeća, neke čak i sa kraja 19. stoljeća i tiču se pomorskog, zračnog, cestovnog i željezničkog prometa.[6]

U drugoj polovici 20. stoljeća, nakon više od stotinu godina primjene brojnih međunarodnih i nacionalnih pravnih pravila na području prometa i transporta, prometno i transportno pravo se izdvajaju iz trgovačkog prava u zasebnu granu prava, čime se zapravo omogućilo stvaranje posebnih pravila koja uređuju položaj aktivnih sudionika prometnog i transportnog sustava[7]. Prof. Zelenika definira te bitne pojmove te navodi sljedeće: prometno (i transportno) pravo je samostalna grana prava, čija su pravila specifična i bitno se razlikuju od pravila u ostalim granama prava jer se njima uređuju pravni položaj i međusobni odnosi davatelja i korisnika prometnih i transportnih usluga i odnosi sa drugim subjektima u prometu (i transportu) i izvan njega; pojam transportno pravo je uži pojam od pojma prometno pravo i možemo ga definirati kao sustav pravnih pravila kojima se uređuju prava i obveze između aktivnih subjekata u prijevozu tereta, putnika, živih životinja, energije, s jednog mjesta na drugo u nacionalnim i međunarodnim okvirima[8]. Za prometno pravo navodi da je to sustav svih pravnih pravila kojima se uređuju prava i obveze između pravnih subjekata u prometnom sustavu a to znači i svim njegovim granama[9].

Dakle, govoreći o transportu, kao užem pojmu od pojma promet, možemo zaključiti da je i pojam transportnog prava uži od pojma prometno pravo. A kako je transportni sustav najvažniji dio prometnog sustava, može se ustvrditi da je i transportno pravo najvažniji dio prometnoga prava[10].

Kod određivanja pojma pravo multimodalnog transporta treba imati na umu bitne značajke sljedećih pojmova: transport, multimodalni transport i transportno pravo te stoga taj pojam „pravo multimodalnog transporta“ možemo definirati kao skup pravnih pravila i instituta kojima se uređuju prava i obveze između stranaka u multimodalnom transportu, tj.

[5] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 3) str 39.
[6] Ibid str. 40.
[7] Ibid str. 41.
[8] Ibid str. 41-42.
[9] Ibid str. 43.
[10] Ibid str. 42.

odnose između operatora multimodalnog transporta i prijevoznika s kojima sklapa posebne ugovore o prijevozu predmeta transporta[11].

S druge strane, pravo multimodalnog prometa jest sustav pravnih pravila i instituta kojima se uređuju prava i obveze između subjekata u multimodalnom prometu u nacionalnim i međunarodnim okvirima te se on može izučavati u užem, objektivnijem ali i širem, teorijskom smislu[12]. Taj sustav prava multimodalnog prometa obuhvaća i pravna pravila kojima se uređuju sigurnost prometa, zaštita okoliša, izgradnja i održavanje prometne infrastrukture i prometne suprastrukture i sl[13].

Budući da je multimodalni transport najvažnija sastavnica multimodalnog prometa, kao što je i multimodalni transportni sustav temeljni podsustav multimodalnog prometnog sustava, pravo multimodalnog transporta je uži pojam od pojma pravo multimodalnog prometa[14].

Sam razvoj i prihvaćanje prava multimodalnog transporta i prometa započinje 50-ih godina 20. stoljeća. Ubrzani razvoj industrije, pojava i razvoj kontejnerizacije i različitih tehnologija transporta nametnuli su potrebu i primjerenijeg uređivanja pravnih odnosa između aktivnih pravnih subjekata u tom području, te su brojni pravni problemi (koja pravila primijeniti na subjekte u složenijim transportnim pothvatima, kako prosuđivati odgovornost organizatora kada se ne zna vrijeme i mjesto nastanka štete, pravni temelj odgovornosti organizatora složenih transportnih pothvata, pitanja sklapanja ugovora i ograničenja odgovornosti i sl.) rješavani upravo paralelno sa razvojem suvremenih tehnologija transporta (RO-RO, Huckepack i Bimodalne tehnologije transporta), odnosno razvojem i afirmacijom kombiniranog i multimodalnog transporta[15].

3. KONVENCIONALNI, KOMBINIRANI I MULTIMODALNI TRANSPORT

U znanstvenoj i stručnoj literaturi koja obrađuje prometnu tematiku ne postoje potpuno ujednačena mišljenja o tome što je konvencionalni, odnosno unimodalni transport (prijevoz), no prometni stručnjaci se ipak slažu u tome da je riječ o sinonimima[16].

[11] Ibid str. 52.
[12] Ibid str. 53.
[13] Ibid str. 55.
[14] Ibid str. 53.
[15] Ibid str. 56.
[16] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 4) str. 23.

Konvencionalni ili unimodalni transport je prijevoz predmeta, npr. tereta s jednog mjesta na drugo prijevoznim sredstvom samo jedne grane prijevoza (tu se prijevoz odvija npr. morskim brodom ili vlakom ili kamionom ili zrakoplovom). Za taj prijevoz je karakteristično da se sklapa samo jedan ugovor o prijevozu i postoji samo jedna jedinstvena isprava o prijevozu (npr. teretnica) i organizira ga jedan organizator (npr. špediter). Konvencionalni ili unimodalni transport može biti nacionalni (npr. prijevoz tereta željeznicom od Zagreba do Rijeke) i međunarodni (npr. cestovni prijevoz robe od Rijeke do Frankfurta)[17].

Do unazad 40-ak godina, konvencionalni ili unimodalni transport robe bio je dominantan način prijevoza i na nacionalnoj i na međunarodnoj prometnoj razini, međutim pojavljivanjem i brzim razvijanjem suvremenih transportnih tehnologija (kao što su npr. paletizacija, kontejnerizacija, RO-RO, LO-LO, RO-LO, FO-FO, Huckepack i Bimodalne transportne tehnologije) konvencionalni prijevoz robe sve više gubi značaj, a svoj dugogodišnji dominantni položaj prepušta kombiniranom i multimodalnom transportu. No, bez obzira na mnogobrojne prednosti tih novih oblika transporta, u kojima se mogu kombinirati dva ili više vrsta prijevoznih sredstava iz različitih grana prometa, a što nije moguće u konvencionalnom transportu, konvencionalni će prijevoz robe i dalje zadržati značajan položaj u svakom domaćem ali i u međunarodnom prometnom i gospodarskom sustavu[18].

U teoriji i praksi kao sinonimi za kombinirani i multimodalni transport često puta se koriste ovi pojmovi: integralni, intermodalni, kombinirani, integrirani, mješoviti, višenačinski, multimodalni transport i tsl[19].

Istraživanja nekih autora[20] pak osnovnu problematiku vide u definiranju pojmova multimodalni, kombinirani i intermodalni transport. Po njima, nekoliko značajki radi razliku među navedenim pojmovima :

- kako je organiziran prijevoz (broj ugovora o prijevozu i broj organizatora prijevoza),
- koristi li se u transportu standardizirana prijevozna jedinica,
- kakav je odnos prevezenog puta prema načinu prijevoza.

[17] Ibid
[18] Ibid str. 24.
[19] Nikolić Gordana Multimodalni transport, Makol-marketing, Rijeka 2004, str. 14.
[20] Navedeno razmišljanje nalazimo u djelu ovih autora: Žgaljić D., Perkušić Z., Schiozzi D., Značenje multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza u razvoju pomorskih prometnica, Pomorski zbornik 49-50 2015 str. 265-279.

Europska komisija je upotrijebila pojam intermodalnosti kako bi opisala prijevoznički sustav gdje se koriste barem dva načina prijevoza koja omogućavaju uslugu „od vrata do vrata“[21].

Općenito i povijesno gledano, intermodalni prijevoz samo je jedan od načina prijevoza. Iako se smatra da je to „proizvod“ novijeg vremena, intermodalni prijevoz poznat je jako dugo. Njegovi prvi oblici jesu prijevoz u bačvama i posudama u kojima se prevozila veća količina tereta. U to doba, idealno rješenje s obzirom da su to, istodobno, i skladišni prostor i prijevozne jedinice. Intermodalni prijevoz je zapravo nastao kao posljedica potrebe ljudi da uštede i vrijeme i energiju s ciljem ostvarivanja većeg učinka. Dokaz učinkovitosti takvog načina prijevoza je i to što se neovisno razvijao tisućama godina unazad, kroz različite civilizacije, a činjenica da se održao do danas samo potvrđuje njegovu praktičnost. Do danas su te prijevozne jedinice promijenile značajke i oblik, no smisao je ostao isti[22].

Međunarodni forum za transport (eng. *International Transport Forum*) izdao je 2001.g. dokument naziva Terminologija kombiniranog prijevoza[23] u kojem definira ova tri pojma:

• multimodalni prijevoz: prijevoz dobara prilikom čega se primjenjuje dva ili više načina prijevoza;

• intermodalni prijevoz: kretanje robe u jednoj prijevoznoj jedinici gdje se koristi dva ili više načina prijevoza, ali nema pomicanja dobara kad se mijenja način prijevoza. Kod pomicanja dobara ne misli se na pomicanje kontejnera ili kamionske prikolice, već na prekrcaj tereta iz/u kontejner ili sa/na prikolicu;

• kombinirani prijevoz: jest intermodalni prijevoz gdje je veći dio puta kroz Europu prevezen željeznicom, morskim putem ili unutarnjom plovidbom ali tako da je početni i/ili zadnji dio puta koji se prevozi cestom što je moguće kraći[24].

Prema Međunarodnom forumu za transport glavne značajke multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza jesu primjena nekoliko načina prijevoza, najmanje dvije vrste, bilo cestom, morem, željeznicom, zrakom, unutarnjim plovnim putevima, gdje je multimodalni prijevoz najšireg karaktera, a intermodalni prijevoz je podvrsta multimodalnog prijevoza i ovdje se teret prevozi u standardnoj prijevoznoj jedinici (kao što je npr. kontejner) ili na kamionskoj poluprikolici koja je ukrcana na vlak, brod ili avion i tsl. Kombinirani

[21] Ibid 267-268.
[22] Ibid str. 266.
[23] engl.“Terminology on Combined Transport“
[24] Žgaljić D., Perkušić Z., Schiozzi D., op.cit. (bilj. 20) str. 268.

prijevoz se smatra podsustavom intermodalnog prijevoza uz uvjet kratke, početne ili završne cestovne dionice puta[25].

Konvencija UN-a iz 1980.[26] definira pojmove multimodalnog i kombiniranog prijevoza na način koji obuhvaća puno više elemenata te pojašnjava prostorne, pravne i ekonomske razlike, koliko ima sudionika, primjenjuje li se jedan ili više načina prijevoza i zapravo vrlo sažeto određuje oba pojma. Međutim, u usporedbi s definicijama Međunarodnog foruma za transport koje određuje samo tehnologija prijevoza (jedan ili više načina prijevoza, njihovi omjeri i prijevozna jedinica), jasno je da postoji razlika u shvaćanju kako definirati pojedine pojmove[27].

I sam prof. Ratko Zelenika navodi da bi „na današnjem stupnju razvoja prometne tehnike, prometne tehnologije, prometne organizacije, ekonomike prometa i prometnog prava bilo iracionalno analizirati sve pojmove koji su se u posljednjih 30-ak godina više ili manje opravdano rabili u stranoj i domaćoj literaturi o prometnim znanostima“[28]. Umjesto takve analize, prof. Zelenika zagovara sustavnije i sveobuhvatno obrazloženje pojmova kombiniranog i multimodalnog transporta.

Zato ću se za potrebe ovoga rada držati definicija, stavova i mišljenja većine autora utemeljenih na Konvenciji UN-a o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980.g (u daljnjem tekstu: Konvencija UN-a iz 1980.) o čemu ću nastavno detaljnije pisati.

Prema tome, uvažavajući i drugačija stajališta, činjenica je da se danas u svjetskoj teoriji i praksi od svih tih mnogobrojnih pojmova najviše koriste pojmovi multimodalni i kombinirani transport ali se s obzirom na stupanj razvoja prometa, znanosti, njegovih tehnologija i prometnog prava među njima ipak uočava stanovita razlika[29].

Za kombinirani transport je karakteristično da se transport robe (i to u pravilu rasutog, sipkog tereta) odvija sa najmanje dva različita prijevozna sredstva iz dvije različite prometne grane. Ovdje stranke sklapaju onoliko ugovora o prijevozu koliko postoji vrsta prijevoznih sredstava; jednako toliko je i isprava o prijevozu koliko je zaključeno ugovora o prijevozu, a cjelokupni proces transporta organizira jedan ili više operatora transporta. Na sudionike prijevoza se primjenjuje načelo da svaki prijevoznik odgovara za teret na svojem dijelu prijevoznog puta i to prema nacionalnim i međunarodnim prisilnim i autonomnim pravilima

[25] Ibid str. 269.
[26] Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. godine
[27] Žgaljić D., Perkušić Z., Schiozzi D., op.cit. (bilj.20) str. 269.
[28] Zelenika Ratko op.cit. (bilj. 4) str. 26.
[29] Nikolić Gordana op.cit. (bilj. 19) str. 14.

određene grane prometa[30]. Prema nekim autorima, kombinirani prijevoz označava prijevoz robe od otpremnog do odredišnog mjesta uz sudjelovanje prijevoznika dvije ili više različitih grana prometa (npr. cestovni prijevoznik-željeznički prijevoznik) a kod sklapanja ugovora o prijevozu prvi prijevoznik u ime pošiljatelja robe (dakle, naručitelja prijevoza) sklapa ugovor sa prvim slijedećim prijevoznikom iz druge grane prometa ili će naručitelja prijevoza dovesti u vezu sa slijedećim prijevoznikom kako bi se zaključio ugovor o prijevozu[31].

Danas, kombinirani transport robe sve više gubi na važnosti. No, kako je i ranije već navedeno, činjenica je da se u svjetskoj teoriji i praksi najčešće upotrebljava pojam multimodalnog transporta i stoga je realno i za očekivati da će se u skorijoj budućnosti isti dominantno i koristiti[32] (ali se ipak s obzirom na stupanj i brzinu razvoja prometa radi razlika između ta dva pojma).

Terminološki i sadržajno gledano, pojam kombiniranog transporta mogao je nastati od lat. riječi „*combinare*“ što znači povezivati u jedno, dok je multimodalni transport mogao nastati od lat. riječi „*multus*“ i „*modus*“ što bi značilo mnogo ili više načina[33].

Za multimodalni transport osnovni pravni izvor jest Konvencija UN-a iz 1980. koja je prihvaćena na Diplomatskoj konferenciji u Ženevi u svibnju 1980. godine. Tu su značajna i Pravila UNCTAD/ICC[34] za isprave multimodalnog prijevoza koja se primjenjuju samo ako su unesena u ugovor o prijevozu, bez obzira na formu u kojoj je to učinjeno, usmenim, pisanim putem ili na drugi način[35], no o pravnim okvirima razvoja će detaljnije biti govora kasnije u tekstu.

Multimodalni transport označava da se prijevoz robe odvija sa barem dva različita prijevozna sredstva, odnosno da u tome sudjeluju najmanje dvije različite grane prometa (npr. cesta-željeznica) i da se cijeli pothvat temelji na samo jednom ugovoru kojeg zaključuju operator multimodalnog transporta i pošiljatelj robe; ovdje se operator multimodalnog transporta i primatelj te iste robe nalaze u dvije različite države. Važno je napomenuti da za cijeli proces transporta postoji samo jedna isprava o prijevozu robe i da sve to organizira jedna osoba, ranije spomenuti operator multimodalnog transporta. Ta osoba je najčešće međunarodni špediter koji ujedinjuje djelatnost špeditera i prijevoznika[36]. Špedicija

[30] Zelenika Ratko op.cit. (bilj. 4) str. 27.
[31] Ibid
[32] Ibid str. 26.
[33] Ibid
[34] UNCTAD - skr. „United Nations Conference on Trade and Development“ - Konferencija UN-a za trgovinu i razvoj; ICC - skr. „International Chamber of Commerce“ - Međunarodna trgovačka komora
[35] Zelenika Ratko op.cit. (bilj. 4) str. 28.
[36] Nikolić Gordana, op.cit (bilj. 20). str 16-17.

(lat. *expedire,* otpremiti) je specijalizirana gospodarska djelatnost koja uređuje organizaciju i otpremu robe i druge poslove koji su s tim u vezi. U pravnom smislu, špedicija je ugovor kojim se otpremnik (špediter) obvezuje nalogodavcu da će u svoje ime ili u njegovo ime ali uvijek za njegov račun zaključiti ugovor o prijevozu određenih stvari i obaviti druge radnje potrebne za njihov prijevoz a nalogodavac se obvezuje isplatiti mu za to dogovorenu naknadu. Ugovorom o otpremanju (špediciji), otpremnik preuzima obvezu pružiti nalogodavcu potrebne usluge kojima štiti njegove interese i omogućuje prijevoz stvari. U širem smislu, otpremnički poslovi obuhvaćaju i otpremu i dopremu stvari do prijevoznoga sredstva.[37] Klasična špedicija se počela razvijati već u 13. stoljeću, a međunarodna špedicija intenzivnije afirmirati tek u 19. stoljeću pojavom željeznice i drugih suvremenih prijevoznih sredstava, kada je robna razmjena na međunarodnoj razini poprimila puno veći značaj, na većim udaljenostima i sa širokim opsegom i asortimanom roba.[38]

Multimodalni transport postaje sve popularniji način prijevoza. Njegova svakodnevna uporaba u svijetu sve više raste u odnosu na ostale vrste transporta, ponajprije iz razloga ekonomičnosti, smanjenja vremena potrebnog za prijevoz robe i smanjenja ostalih troškova transporta[39].

4. MULTIMODALNI TRANSPORT

U ovom poglavlju će se detaljnije obraditi glavna tema rada, multimodalni transport i njegove glavne karakteristike, koje su prednosti primjene takvog načina prijevoza te kada i zašto dolazi do potrebe za međunarodnim unifikacijskim rješavanjem pitanja mješovitog prijevoza i kako je to pitanje uređeno.

4.1. KARAKTERISTIKE MULTIMODALNOG TRANSPORTA

Međunarodni multimodalni transport je, zbog njegovog poimanja u nacionalnim i međunarodnim gospodarstvima, potrebno promatrati kao složeni dinamički sustav. To je skup međusobno povezanih radnji, prometnih funkcija i procesa, tehničkih pomagala i sudionika

[37] https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=59831 pristup: 19. lipnja 2022.
[38] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 4) str. 316.
[39] Nikolić Gordana, Multimodalni transport - čimbenik djelotvornog uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav, Zbornik radova-Sveučilište Rijeka, Ekonomski fakultet u Rijeci, god.21, Sv. 2 (2003.), (str. 93-112), str 96.

koji omogućuju da se transport robe od proizvođača do potrošača izvrši sigurno, brzo i ekonomično s minimalno dva različita prijevozna sredstva i na temelju jedinstvenoga ugovora o prijevozu, odnosno jedne prijevozne isprave, a sve to organizira jedna osoba, tj. operator multimodalnog transporta (ili poduzetnik)[40].

Prema Konvenciji UN-a iz 1980., osnovne karakteristike međunarodnog multimodalnog transporta su:

1) poduzetnik i primatelji robe nalaze se u dvije različite države,
2) u prijevozu robe sudjeluju barem dva različita prijevozna sredstva, tj. najmanje dvije različite grane prometa,
3) za cijeli transport sklapa se samo jedan ugovor o prijevozu,
4) cijeli pothvat prijevoza robe izvršava ili organizira operator multimodalnoga transporta,
5) ranije naveden ugovor o prijevozu sklapaju operator multimodalnoga transporta i pošiljatelj robe,
6) za cjelokupni transport se ispostavlja samo jedna isprava o prijevozu robe (npr. FBL - Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill Of Landing).[41]

UNCTAD, ICC, FIATA[42] i druge međunarodne organizacije već tridesetak godina ulažu znatne napore u izradi jedinstvene isprave o prijevozu robe u kombiniranom i multimodalnom transportu, iako se, već zadnjih dvadesetak godina, u tim oblicima transporta koriste različite prijevozne isprave koje su više puta mijenjane i nadopunjavane sukladno zahtjevima modernizacije, stupnju razvoja pojedinih grana prometa i stupnju razvoja suvremenih tehnologija transporta[43] (posebice kontejnerizcije[44]).

Prema Konvenciji UN-a iz 1980., isprava o multimodalnom transportu i prometu je dokument kojim se dokazuje da je sklopljen ugovor između stranaka, da je operator multimodalnog transporta preuzeo pošiljku od pošiljatelja radi organiziranja prijevoza prema uvjetima iz ugovora, te da će on ispuniti svoje obveze sukladno sklopljenom ugovoru[45].

---

[40] Ibid
[41] Ibid str. 97.
[42] FIATA – skr. Federation International des Associations des Transitaires et Associations ili Međunarodni savez špediterskih udruženja, Zurich
[43] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 4) str. 257.
[44] Kontejnerizacija, def.- skup međusobno povezanih sredstava za rad i tehnoloških postupaka za automatizirano manipuliranje i transport kontejnerima od sirovinske baze do potrošača; Kontejneri su posebne naprave, prenosivi spremnici, transportni sanduci, transportne posude, savitljivo složene posude, pokretna transportna oprema ili druga slična konstrukcija koja ispunjava ove uvjete: potpuno su ili djelomično zatvoreni, konstruirani tako da se brzo, sigurno i jednostavno pune i prazne, izrađeni od postojanog materijala, dovoljno su čvrsti, otporni na vremenske prilike i izrađeni s obujmom od najmanje 1 kubičnog metra.
[45] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 3) str. 161.

4.2. PREDNOSTI PRIMJENE MULTIMODALNOG TRANSPORTA

Neupitna prednost multimodalnog transporta je mogućnost otpreme robe na velike udaljenosti, što je nemoguće u slučaju otpreme samo jednim oblikom prijevoza. Također, bitno je obratiti pažnju i na brzinu prijevoza, što je posljedica velike optimizacije cijelog transportnog procesa koja kombinira različite oblike prevoženja te robe. Ovisno o geografskim značajkama određenog područja, koristit će se i odgovarajuća vrsta prijevoza, kamioni i željeznica na kopnu, a kontejnerski brodovi na moru. Multimodalni transport je stoga izvrsno rješenje kod trgovanja sa proizvodima sa relativno kratkim rokom valjanosti ili kod trgovine sezonskom robom. Što se tiče cijene, multimodalni transport bi se opet mogao pokazati kao najbolji izbor, pogotovo ako je jedan od načina prijevoza pomorskim putem. Slično vrijedi i kada se radi o sigurnosti robe, iako se u tom slučaju može upotrijebiti intermodalni prijevoz gdje se zadržava ista utovarna jedinica što dodatno smanjuje mogućnost oštećenja tereta koje se prevozi[46].

Značajne prednosti jesu i sljedeće: centralizacija dokumentacije u cjelokupnom transportnom procesu (čime je teret korištenja brojne dokumentacije i drugih formalnosti povezanih sa svakim dijelom transportnog lanca sveden na minimum), multimodalni transport značajno pridonosi smanjenju ukupnih troškova dostave zbog brže i lakše obrade narudžbi, pošiljki i boljeg rasporeda, smanjenje rizika zbog nastanka šteta i kašnjenja u određenim načinima prijevoza, korištenje analitike i drugih načina izvješćivanja kako bi se osigurala profitabilnost, brzo pronalaženje potrebnih transportnih veza u opskrbnom lancu za lakše i povoljnije premještanje veće količine tereta[47].

Osnovni je cilj sustava multimodalnog transporta osigurati stručno, brzo i sigurno manipuliranje robom, kvalitetu i ekonomičan prijevoz robe od proizvođača u jednoj zemlji do prerađivača, odnosno potrošača u drugoj zemlji[48].

Dakle, glavne prednosti ovog načina transporta su svakako niski troškovi, kraće vrijeme transporta, brzina i efikasnost prilikom kojega se uglavnom za njegovo izvođenje koriste kamioni, vlakovi, brodovi i avioni.

---

[46] https://www.rhenus.com/en/pl/know-how-blog/multimodal-transport-what-is-it-about-discover-its-greatest-advantages/ pristup 22.lipnja 2022.
[47] https://mercurygate.com/blog-posts/5-benefits-of-a-multimodal-tms/ pristup 22.lipnja 2022.
[48] Rudan Igor, Utjecaj logističkog odlučivanja na multimodalni transport, Pomorski zbornik 40 (2002)1, 139-152, stručni rad 2003, str. 140.

Multimodalnom transportu u Republici Hrvatskoj se godinama nije davala dovoljna pažnja unatoč vrlo povoljnom geografskom i prometnom položaju naše zemlje. Uključivanje Hrvatske u europski prometni sustav bio je otežan zbog političke situacije na istoku Europe, a kasnije i ratom zbog čega se prekida promet preko naše zemlje, te se stvaraju koridori koji su zaobilazili hrvatsko područje. Na Drugoj konferenciji o prometu koja je održana 1994. godine na Kreti na području Srednje i Istočne Europe dan je plan željezničke i cestovne mreže za države koje nisu članice EU. Predloženo je devet prometnih koridora kojima je Hrvatska potpuno zaobiđena. Jedino koridor Trst-Ljubljana-Budimpešta-Bratislava manjim dijelom i bez nekog posebnog značenja prolazi kroz Hrvatsku na potezu Čakovec-Kotoriba[49].

Na Trećoj paneuropskoj konferenciji održanoj u Helsinkiju 1997. godine, situacija se za našu zemlju ipak donekle promijenila, Hrvatska je tada većim dijelom uključena u planove o budućoj izgradnji prometnica. Tom prigodom utvrđeni su novi koridori koji prolaze i hrvatskim teritorijem[50]. Preko Hrvatske prolaze V. koridor na dionici Rijeka-Zagreb-Letenve-Budimpešta i Ploče-Mostar-Sarajevo-Zenica-Osijek-Budimpešta, te X. koridor na dionici Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Niš-Skopje-Solun i Graz-Šentilj-Macelj-Zagreb[51].

Europska Unija kontinuirano radi na tome da se istovremeno sa rastom broja država članica omogući izgradnja potrebnih prometnica i da se povežu nacionalne mreže prometnica u jedinstvenu Transeuropsku mrežu prometnica (Trans - European Network- Transport, TEN-T). Stvaranjem takve europske prometne mreže izdvojila bi se problematična prometna područja i povezale udaljenije regije i rijetko naseljena mjesta u zajednički sustav prometnica. TEN-T mreža bi se sukladno Uredbi EU[52] trebala razviti na osnovi dvoslojne strukture (*dual-layer approach*) a sastojala bi se od sveobuhvatne i osnovne mreže. Sveobuhvatna mreža jest opći dio TEN-T mreže, podrazumijeva svu sadašnju i buduću infrastrukturu koja udovoljava uvjetima Smjernica i treba se uspostaviti najkasnije do 31. prosinca 2050., dok osnovna mreža uključuje samo one dijelove sveobuhvatne mreže koji su strateški najbitniji a čija uspostava je predviđena do 31. prosinca 2030. godine.

Odluka Europske komisije od 18. listopada 2013. definira 9 koridora osnovne prometne mreže EU kao odrednicu za spajanje 94 glavne europske luke i 38 ključnih zračnih luka sa željeznicom i cestama u glavnim europskim gradovima (u to su uključene luka Rijeka

[49] Nikolić Gordana, op.cit. (bilj. 39) str. 100.
[50] Ibid
[51] Ibid str. 101.
[52] Uredba o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže od 11. prosinca 2013. i Instrument za povezivanje Europe za prometnu, energetsku i informacijsko-komunikacijsku infrastrukturu (Connecting Europe Facility-CEF)

i zagrebačka zračna luka) te razvoj 15 tisuća kilometara željezničke infrastrukture i 35 graničnih prijelaza. Tih 9 koridora jesu: Baltičko-jadranski, Sjeverno more- Baltik, Mediteranski, Bliski istok-Istočni Mediteran, Skandinavsko-mediteranski, Rajnsko-alpski, Atlantski, Sjeverno more-Mediteran, Rajna-Dunav. Svaki od navedenih koridora mora uključivati 3 vrste prometne infrastrukture, prolaziti kroz 3 države članice i 2 granična prijelaza. Hrvatska se nalazi na 2 koridora osnovne europske mreže, na Mediteranskom i Rajna-Dunav koridoru. Mediteranski koridor čine cestovni i željeznički koridor; na Mediteranski koridor se nastavlja cestovni i željeznički pravac Zagreb-Slovenija, koji je kod nas poznat pod nazivom X koridor. Koridor Rajna-Dunav je riječni pravac koji povezuje Strasbourg, Frankfurt, Beč, Bratislavu, Budimpeštu, i gdje se jedan dio dijeli prema Rumunjskoj, a drugi prolazi Dunavom između Hrvatske i Srbije i dalje na Crno more a koji je poznat i kao VII koridor. S time da projekti na koridorima osnovne mreže imaju najveći prioritet za sufinanciranje iz fondova EU i to za financijsko razdoblje od 2014.-2020.[53].

4.3 PRAVNI OKVIR RAZVOJA

Potreba za međunarodnim unifikacijskim rješavanjem pitanja mješovitog prijevoza postaje sve izraženija u drugoj polovici, točnije od 60-ih godina 20. stoljeća kao posljedica naglog razvoja kontejnerskog prometa.

Konferencija Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj (UNCTAD) 24. svibnja 1980. u Ženevi konsenzusom je usvojila Konvenciju UN-a iz 1980.g. Konvenciju je prihvatilo 78 država, koje su potpisale završni akt Konvencije. Međutim, u međuvremenu je ratificirana od strane samo jedanaest država[54], a da bi stupila na snagu, potrebna je ratifikacija najmanje 30 ugovornih članica.[55] Iako nije stupila na snagu, u praksi se unatoč tome primjenjuje, tj. primjenjuju se dokumenti o multimodalnom transportu koji su u skladu sa pravilima navedene Konvencije.

Postavlja se pitanje koji su razlozi toliko spore ratifikacije ovog dokumenta. Konvencija UN-a iz 1980. je povezana s Hamburškim pravilima[56] na kojima se uglavnom

[53] https://promet-eufondovi.hr/eu-prometni-koridori-i-ten-t/ pristup 20. siječnja 2022.
[54] te države jesu: Čile (1982.), Meksiko (1982.), Malavi (1984.), Senegal (1984.), Ruanda (1987.) Zambija (1991.), Maroko (1993.), Gruzija (1996.), Burundi (1998.), Libanon (2001.) i Liberija (2005.)
[55] Zelenika Ratko, Pavlić Skender Helga, Kamnik Zebec Sabina, Primarni izvori prava multimodalnog prometa, Zbornik PFZ, 58, (1-2) 219-262 (2008) (str. 219-262) str. 234.
[56] Punim nazivom Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem iz 1978.; pravila i instituti te Konvencije prije svega su namijenjeni reguliranju odnosa između stranaka koje sklapaju ugovor o konvencionalnom pomorskom transportu robe, ali mogu poslužiti i za uređivanje odnosa operatora i pošiljatelja

temelji, a koja su stupila na snagu tek 1992. godine. Da bi Konvencija UN iz 1980. stupila na snagu ponajprije se moraju riješiti brojna vitalna pitanja multimodalnog transporta, od kojih su najvažnija[57]:

1) uređenje jedinstvene prijevozne isprave,
2) pojedinosti i pravila koja vrijede za operatora,
3) pitanje potrebnih visokoobrazovanih, kvalificiranih kadrova,
4) kako u tranzicijskim državama i državama u razvoju urediti primjenu multimodalnog transporta i suvremenih transportnih tehnologija,
5) uređenje multimodalnoga prava, odnosno stvaranja logističkoga prava,
6) pitanje visokorazvijene multimodalne infrastrukture i multimodalne suprastrukture,
7) uređenje globalnih logističkih lanaca, globalnih logističkih mreža i sl.

Pravna pravila i instituti u Konvenciji UN iz 1980. podijeljeni su u 8 dijelova (opće odredbe, isprave, odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza, odgovornost pošiljatelja, zahtjevi i tužbe, dodatne odredbe, carinska pitanja, zaključne odredbe) i sveukupno sadrže 40 članaka[58].

Za multimodalni transport su vrlo značajna i Pravila UNCTAD/ICC za isprave multimodalnog prijevoza koja je 11. lipnja 1991. godine usvojio Izvršni odbor Međunarodne trgovačke komore (ICC) u Parizu. Ta se pravila primjenjuju samo ako su unesena u ugovor o prijevozu, bez obzira je li to učinjeno u pisanom, usmenom obliku ili na neki drugi način[59].

Uz Konvenciju iz 1980., i Pravila za isprave multimodalnog transporta, ovdje treba spomenuti i Roterdamska pravila[60], konvenciju koja se primjenjuje na ugovore o međunarodnom prijevozu robe između država od kojih je barem jedna stranka Konvencije[61]. Polje primjene Roterdamskih pravila regulirano je u 2. glavi, člancima 5.-7. koji određuju da se ova pravila primjenjuju ako su mjesto primitka i mjesto predaje robe u različitim državama, i ako su ukrcajna i iskrcajna luka pomorskog dijela prijevoznog puta u različitim državama i pod uvjetom da se ta mjesta nalaze na teritoriju jedne od država ugovornica[62].

---

u kombiniranom i multimodalnom transportu robe, u kojima na određenim dionicama puta robu prevoze morski brodovi

[57] Zelenika Ratko, Pavlić Skender Helga, Kamnik Zebec Sabina, op. cit (bilj. 55) str. 235.

[58] https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf pristup 25. veljače 2022.

[59] Zelenika Ratko, Prometni sustavi, tehnologija-organizacija-ekonomika-logistika-menadžment, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka 2001.g, str. 58.

[60] Konvencija o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem koja je potpisana 23. rujna 2009. u Roterdamu, a stupit će na snagu kad joj pristupi najmanje 20 država, što još nije učinjeno.

[61] Ivošević Borislav, Roterdamska pravila-novi pokušaj međunarodnopravnog uređenja odgovornosti za pomorski prijevoz stvari i sa njime povezanih drugih grana transporta, PPP god 52 (2013), 167, (str.105-148) str. 109.

[62] Ibid str. 113.

Roterdamska pravila su ponajprije pomorska konvencija, što znači da bi došlo do njihove primjene, prijevoz robe „od vrata do vrata“ mora obavezno uključivati dionicu pomorskog prijevoza. Ova pravila, uz isključivi prijevoz stvari morem, uređuju i ugovore o međunarodnom prijevozu stvari nekim drugim prijevoznim granama, čime je izvršen poseban način uključivanja multimodalnog prijevoza u polje primjene Roterdamskih pravila[63].

Osim multilateralnih prometnopravnih akata, kao pravnih akata koji se primarno primjenjuju u pravu multimodalnog prometa, poduzetnici multimodalnog transporta moraju poznavati i nacionalne pravne izvore koji se primjenjuju u multimodalnom transportu i prometu. Međutim, nekada se ti odnosi između pravnih subjekata u multimodalnom prometu moraju uređivati i na temelju pravila autonomnoga prava, trgovačkih običaja, uzanci, itd[64].

5. UGOVOR O MULTIMODALNOM TRANSPORTU

U ovom poglavlju će biti govora o pravnim aspektima multimodalnog transporta: ugovoru, strankama pravnog posla, a posebice operatoru multimodalnog transporta i uređenju njegove odgovornosti.

5.1. POJAM

Konvencija UN-a iz 1980., u članku 1., točki 3. određuje sljedeće: „Ugovor o multimodalnom prijevozu je ugovor kojim se poduzetnik multimodalnog prijevoza obvezuje, uz naplatu prijevoza, izvršiti ili se pobrinuti za izvršenje međunarodnog multimodalnog prijevoza“[65].

No, čini se da ta definicija ne obuhvaća u potpunosti sve potrebne pravne, ekonomske, tehnološke i druge elemente multimodalnog transporta te zato prof. Zelenika predlaže primjereniju definiciju pojma: „Ugovor o multimodalnom transportu i prometu je dvostranoobvezni ugovor na osnovu kojeg se operator multimodalnog transporta obvezuje obaviti ili organizirati obavljanje poslova multimodalnog transporta, a pošiljatelj (tj.

[63] Skorupan Wolff Vesna, Polje primjene Roterdamskih pravila-unimodalni i multimodalni aspekti, PPP god.52 (2013.), 167, str. 37-79, str. 75.
[64] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj.4) str. 257.
[65] Grabovac Ivo, Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza stvari, Književni krug Split, Pravni fakultet Split, str. 44.

nalogodavatelj) se obvezuje da će operatoru platiti određenu naknadu za izvršene poslove i opravdane troškove u procesu industrije multimodalnog transporta i prometa“[66].

Vrlo rijetko se u ovome ugovoru izrijekom navode pojedinačni poslovi koje operator multimodalnog transporta treba za određenu cijenu obaviti, jer su redovito predmet ugovora svi multimodalni poslovi bez kojih nije moguće organizirati, niti izvesti određeni multimodalni transportni pothvat (predmetom tog ugovora nije samo transport). Taj prometni organizirani pothvat mora biti siguran, brz, racionalan i ekološki prihvatljiv. Zato se u ovim ugovorima češće samo navodi operatorova okvirna obveza a to je „…da obavi ili organizira transport…“ određene pošiljke i pod određenim uvjetima. Takav predmet ugovora na primjeren način onda određuje prava i obveze operatora i pošiljatelja koje proizlaze iz prisilnopravnih i ugovornih akata i pravila[67].

5.2. STRANKE UGOVORA O MULTIMODALNOM TRANSPORTU

U organizaciji poslova i izvršavanju obveza iz ugovora o multimodalnom transportu i prometu aktivno sudjeluju brojni pravni subjekti među kojima su najznačajniji: operator multimodalnog transporta, pošiljatelj stvari, primatelj stvari i korisnik prijevoza[68].

Prema Konvenciji UN-a iz 1980. (članak 1., točka 2.) operator multimodalnog transporta svaka je osoba koja u svoje ime ili putem druge osobe koja radi u njezino ime sklopi ugovor o multimodalnom transportu i djeluje kao nalogodavac, a ne kao agent, ili u ime pošiljatelja ili prijevoznika koji sudjeluje u operacijama multimodalnog transporta i koja preuzima odgovornost za izvršenje ugovora[69]. Analizom ove definicije dolazimo do zaključka da je poduzetnik multimodalnog transporta osoba koja radi u svoje ime kao nalogodavatelj, zaključuje ugovor o multimodalnom transportu, organizira obavljanje poslova i preuzima odgovornost za izvršenje ugovora.[70].

Pojam pošiljatelja stvari je definiran istom Konvencijom te je to svaka osoba koja je zaključila ugovor ili u čije je ime zaključen ugovor o multimodalnom transportu s poduzetnikom multimodalnog transporta; to može biti i svaka osoba koja je ili u čije je ime

[66] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 3) str. 135.
[67] Ibid str. 137.
[68] Ibid str. 154.
[69] Nikolić Gordana, op.cit. (bilj. 39) str. 106.
[70] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 3) str. 154-155.

roba stvarno predana poduzetniku[71]. Dakle, pošiljatelj može biti gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja sklapa ugovor o multimodalnom transportu s operatorom, a najčešće je to i vlasnik dotične stvari, robe, proizvođač, prodavatelj, izvoznik i on stupa u izravan pravni odnos sa poduzetnikom u kojem se onda određuju njihova prava i obveze[72]. On je stvarni nalogodavatelj operatoru multimodalnog transporta te mu prema sklopljenom ugovoru i povjerava sve zadaće i poslove. Pošiljatelj stvari nije u pravnoekonomskim odnosima sa trećim osobama koje angažira poduzetnik jer tu poduzetnik djeluje kao nalogodavatelj prema tim trećima te je on i odgovoran za izbor i rad svih aktivnih sudionika sa kojima sklapa daljnje ugovore kako bi se posao izvršio[73].

Primatelj stvari, prema Konvenciji UN-a iz 1980. je osoba ovlaštena preuzeti (primiti) robu[74]. On nije stranka iz ugovora o multimodalnom transportu (jer su ovdje u izravnom pravnom odnosu samo pošiljatelj stvari kao nalogodavatelj i operator multimodalnog transporta koji i sklapaju ugovor o multimodalnom transportu). To može biti svaka ovlaštena fizička ili pravna osoba koja je u sklopljenom ugovoru navedena kao krajnji primatelj u odredišnom mjestu (iskrcajnoj luci, odredišnom kolodvoru, odredišnoj zračnoj luci, itd.)[75]. Primatelj može biti prerađivač, kupac, uvoznik, potrošač, odnosno i druga osoba ovlaštena od kupca, uvoznika itd., da u njegovo ime preuzme određenu robu. Primatelj je obvezan preuzeti pošiljku na odredištu u skladu sa ugovorom o prijevozu, odnosno dokumentu o prijevozu (teretnici, teretnom listu) i na temelju tog dokumenta može zahtijevati od prijevoznika predaju pošiljke ali tek nakon što ona dospije na odredište[76]. U slučaju gubitka ili oštećenja robe, primatelj ima određena prava i obveze. Ako on prilikom primitka robe ustanovi da je roba oštećena ili manjkava, dužan je poduzetniku predati prosvjed s opisom oštećenja ili gubitka i to najkasnije tijekom radnog dana iza dana kad mu je pošiljka predana. Ako to ne učini, smatra se da mu je operator multimodalnog transporta predao robu onako kako je opisano u dokumentu o multimodalnom transportu. Ako pak oštećenje ili gubitak nisu odmah vidljivi u trenutku primitka robe, vrijede prethodno navedena pravila ako pisani prosvjed nije dan u roku 6 uzastopnih dana nakon dana kad je roba predana primatelju (članak 24. Konvencije UN-a iz 1980.)[77].

[71] Grabovac Ivo, op.cit. (bilj. 66) str. 44.
[72] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 3) str. 156.
[73] Ibid str. 158.
[74] Grabovac Ivo, op.cit. (bilj. 66) str. 45.
[75] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 3) str. 159.
[76] Ibid
[77] Ibid str. 160.

Korisnici prijevoza u multimodalnom transportu mogu biti fizičke i pravne osobe koje se u transportnoj industriji javljaju u različitim funkcijama, to su pošiljatelji, predavatelji robe, operatori multimodalnog transporta, primatelji robe, posjednici dokumenata o multimodalnom transportu i sl.[78]

Radi zaštite interesa korisnika prijevoza, iz praktičnih razloga, u međunarodnom multimodalnom transportu u kojem se pojavljuju brojni sudionici, teži se usmjeravanju odgovornosti na jednu osobu, ranije spomenutog operatora multimodalnog transporta[79].

5.3. BITNI ELEMENTI UGOVORA

Kada govorimo o elementima ugovora o multimodalnom transportu, posebnu pozornost treba posvetiti predmetu ugovora, cijeni, ostalim bitnim elementima ugovora i nebitnim elementima ugovora[80].

Kako je i ranije navedeno, predmet ugovora o multimodalnom transportu jesu poslovi koje poduzetnik obavlja i/ili organizira njihovo obavljanje u procesu cjelokupnog multimodalnog pothvata. Predmet ugovora obuhvaća sve multimodalne poslove a ne samo transport, jer da bi cjelokupni transportni pothvat bio siguran, brz, racionalan i ekološki prihvatljiv, on obuhvaća čitav niz pojedinačnih poslova koje poduzetnik treba obaviti za određenu cijenu te se ti poslovi i rijetko izrijekom navode u ugovoru, već se ugovorom samo formulira operatorova okvirna obveza da obavi, organizira transport određene pošiljke pod određenim uvjetima[81].

Multimodalni transportni prijevozi ne obuhvaćaju samo prijevoz pošiljke sa najmanje dvije različite grane prometa, nego obuhvaćaju sve operacije, a to znači i cijene tih operacija, po načelima „od vrata do vrata“, „od proizvođača do potrošača“ i tsl. i zato se ovdje za svaki dio multimodalnog pothvata treba ugovoriti cijena multimodalnog posla. Takva cijena obuhvaća troškove pripreme pošiljke (pakiranje, brojanje, paletiziranje, punjenje kontejnera, itd.), manipulacijske troškove (npr. ukrcaj, iskrcaj, pretovar), troškove segmentiranih prijevoza (vozarina prijevoza pošiljke cestom, željeznicom, brodom), premiju osiguranja, naknadu operatora multimodalnog transporta za organizaciju i izvršenje multimodalnih

[78] Ibid
[79] Rudan Igor, op.cit. (bilj. 49) str. 141-142.
[80] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 3) str. 136.
[81] Ibid str. 136-137.

transportnih i prometnih pothvata. Cijena operatorove usluge se može utvrditi ugovorom, tarifom ili prema mjesnim običajima operatorova sjedišta[82].

Ugovor o multimodalnom transportu i prometu pored predmeta i cijene ima i druge bitne elemente, a neki od tih elemenata jesu: količina, težina i vrsta pakiranja robe, trgovački naziv robe na odgovarajućem svjetskom jeziku (i nacionalnom jeziku pošiljatelja i operatora), vrijednost robe u nacionalnoj valuti, uvjeti isporuke, uvjeti plaćanja, tko plaća vozarinu (pošiljatelj ili primatelj), namjeravani transportni put, rok isporuke, transportno osiguranje, država isporuke, tko su pošiljatelj i primatelj robe i njihove adrese, tko je operator multimodalnog transporta, mjesto i datum kad je on preuzeo robu, izjavu da je navedeni transport podvrgnut pravilima Konvencije UN-a iz 1980., koji sud je nadležan ili će se rješavanje spora podvrgnuti arbitraži[83]. Navedeni elementi se redovito upotrebljavaju u standardnim ugovorima, dok se u nekim drugim složenijim multimodalnim i transportnim pothvatima kao bitni mogu pojaviti i neki drugi bitni elementi.

Ovi ugovori, pored bitnih mogu sadržavati i nebitne elemente, koji izravno ne utječu na sam proces multimodalnog transporta. To su redovito brojevi telefona, telefaksa stranaka koje sklapaju ugovor, broj i datum ugovora, imena i prezimena djelatnika koji će obavljati ili organizirati obavljanje multimodalnog pothvata, kome se šalju dokumenti i obračuni, naznaka o uzorkovanju robe i sl.[84]

5.4. IZMJENE, DOPUNE I PRESTANAK UGOVORA

Pri razmatranju izmjena, dopuna i prestanka ugovora o multimodalnom transportu treba uzeti u obzir temeljne značajke ugovora o multimodalnom transportu i prometu jer tu analogno vrijede pravila i načela sličnih ugovora, kao npr. ugovora o špediciji[85].

Pošiljatelj kao stranka ugovora i kao nalogodavatelj poduzetniku multimodalnog transporta ima neograničeno pravo izmjene i dopune svojega naloga. (tj. dispozicije), odnosno ugovora o multimodalnom transportu i prometu, ali to mora učiniti pravodobno i na propisani način. Kada on kao nalogodavatelj izmijeni svoju dispoziciju prema kojoj je poduzetnik započeo obavljanje ili organizaciju obavljanja poslova iz ugovora o multimodalnom transportu, poduzetnik će u tom slučaju postupiti prema izmijenjenom nalogu ako je to

[82] Ibid str. 137-138.
[83] Ibid str. 139.
[84] Ibid str. 140.
[85] Ibid str. 167.

moguće ali bez odgovornosti za posljedice izazvane tom promjenom. U tom slučaju pošiljatelj snosi sve troškove i rizike, a poduzetnik multimodalnog transporta je i dalje dužan postupati sa pažnjom dobrog gospodarstvenika, ispunjavati obveze na profesionalan način, dakle postupati sa povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima i u cijelosti štititi interese svojeg nalogodavatelja[86].

U većini pravnih sustava nalogodavatelji imaju neograničeno pravo odustajanja od ugovora po svojoj volji, ali im se istodobno nameće i obaveza da su u takvim slučajevima dužni nadoknaditi poduzetnicima i sve troškove što su ih oni imali do tada, isplatiti im i razmjeran dio naknade za dotadašnji rad kao i podmiriti i druge izdatke jer su poduzetnici legalno poduzimali sve radnje za račun nalogodavatelja[87].

Oni ugovori o multimodalnom transportu i prometu koji su u cijelosti izvršeni, razumljivo, ne mogu se izmijeniti, dopuniti niti opozvati[88].

Ako pak poduzetnik otkaže izvršenje sklopljenog ugovora o multimodalnom transportu, on je odgovoran za štetu koja pritom nastane, dokaže li pošiljatelj da je do štete došlo krivnjom samog poduzetnika multimodalnog transporta[89].

Kada dođe do izmjena, dopuna i prestanka navedenog ugovora o multimodalnom transportu i nalogodavatelj i poduzetnik multimodalnog transporta trebali bi se pridržavati pravila korektnog postupanja prema drugoj strani u tom odnosu i suzdržati se od postupaka kojima bi se otežalo ispunjenje dužnosti drugog sudionika[90]

Ugovor o multimodalnom transportu i prometu može prestati u ovim slučajevima:

a) kada je poduzetniku multimodalnog transporta ili njegovom nalogodavatelju onemogućeno izvršavanje (bilo da postoji zakonska nemogućnost ili u slučaju postojanja više sile),

b) likvidacijom (stečajem) poduzetnika multimodalnog transporta ili njegova nalogodavatelja i

c) opozivom ugovora o multimodalnom transportu od strane nalogodavatelja ili ako poduzetnik multimodalnog transporta otkaže izvršenje sklopljenog ugovora[91].

[86] Ibid
[87] Ibid
[88] Ibid str. 168.
[89] Ibid
[90] Ibid
[91] Ibid

Svi ti slučajevi stvaraju određene posljedice iz sklopljenih ugovora o multimodalnom transportu i prometu.

5.5. OPERATOR MULTIMODALNOG TRANSPORTA

Kako je već ranije spomenuto, Konvencija UN-a iz 1980. (članak 1., stavak 2.) definira tko je operator multimodalnog transporta.[92] On je jedna od stranaka ugovora o multimodalnom poslu, djeluje kao nalogodavac, organizira cijeli multimodalni pothvat i odgovoran je za njegovo izvršenje.

Zbog velikog broja sudionika u multimodalnom prijevozu, iz praktičnih razloga ali i radi zaštite njihovih interesa teži se usmjeravanju odgovornosti na samo jednu osobu, a to je operator multimodalnog transporta. Njegova osnovna funkcija proizlazi iz kombinacije špediterske i prijevozničke djelatnosti[93].

Operator multimodalnog transporta jest odgovoran za cjelokupno izvršenje transportnog procesa po konceptu „od vrata do vrata“ te je on nalogodavatelj i u onim slučajevima kada se koristi drugim prijevoznicima i osobama koje sudjeluju u složenim transportnim lancima. Pri tome nije bitno koristi li se operator kod izvršavanja transportnih zadataka vlastitim prijevoznim sredstvima ili organizira taj cjelokupni prijevozni proces „od vrata do vrata“ internim odnosima podugovaranja[94].

U tom cjelokupnom procesu izvršenja multimodalnog pothvata, upravo zbog velikog broja sudionika, jedan od osnovnih problema jest i izbor operatora, tj. organizatora cijelog „paketa usluga“. Kao operatori, na tržištu se mogu pojaviti međunarodni špediteri, pomorski brodari, prometni agenti itd. Stoga, da bi taj sustav multimodalnog transporta mogao optimalno funkcionirati potrebna je učinkovita kooperacija i koordinacija samog operatora ali i drugih sudionika i elemenata u procesu proizvodnje prometne usluge. Zato, operator mora raspolagati potrebnim znanjem i informacijama o suvremenim transportnim tehnologijama, voditi računa o prirodi tereta koji se prevozi, zemljopisnim položajima otpremnog i dopremnog mjesta, brzini samog prijevoza robe, osobito o cijeni, vozarini i troškovima prijevoza[95].

---

[92] eng. Multimodal Transport Operator ili skraćeno MTO; još i poduzetnik multimodalnog transporta - svaka je osoba koja u svoje ime ili putem druge osobe koja radi u njezino ime sklopi ugovor o multimodalnom transportu i djeluje kao nalogodavac, a ne kao agent, ili za račun pošiljatelja ili vozara koji sudjeluje u operacijama multimodalnog transporta i koja preuzima odgovornost za izvršenje ugovora

[93] Nikolić Gordana, op.cit. (bilj. 19) str. 152.

[94] Ibid

[95] Ibid str. 152-153.

Budući da su multimodalni transportni pothvati u pravilu vrlo složeni poslovi, operatori redovito u tom procesu angažiraju i druge prijevoznike, špeditere, skladištare, osiguravatelje, izvršitelje ugovorne kontrole, carinske službe, inspektorate (npr. veterinarske inspektore, fitosanitarni inspektorat), pomorske agente i sl[96].

Kvalitetan transportni, prometni i logistički servis u multimodalnoj, transportnoj i prometnoj industriji mogu ponuditi samo oni poduzetnici koji raspolažu potrebnim ljudskim potencijalima, infrastrukturom, suprastrukturom, informacijskim sustavima, financijskim potencijalima, mrežom vlastitih ili partnerskih radnih jedinica[97].

5.5.1. ODGOVORNOST OPERATORA MULTIMODALNOG TRANSPORTA

Odgovornost operatora multimodalnog transporta odnosi se na razdoblje od trenutka kada je preuzeo pošiljku od pošiljatelja ili osobe koja radi u njegovo ime, ili tijela (institucije) vlasti ili neke treće osobe kojoj se roba mora predati na prijevoz, do trenutka kada je pošiljku predao (isporučio) primatelju ili stavio robu na raspolaganje primatelju (u skladu sa ugovorom o multimodalnom transportu ili sa zakonom ili običajima određene grane prometa u mjestu predaje) ili isporučio pošiljku tijelu vlasti, ili trećoj osobi kojoj se roba mora isporučiti, u skladu sa zakonom ili propisima koji se primjenjuju u mjestu predaje[98]. To znači da operator, u uvjetima multimodalnog transporta, može preuzeti i predati pošiljku u bilo kojem ugovorenom mjestu, to može biti neka luka, terminal i sl., ovisno o tome je li početna odnosno završna dionica u prijevoznom lancu pomorska ili riječna plovidba, željeznički, cestovni ili zračni prijevoz[99].

Operator multimodalnog transporta odgovara za radnje i propuste svojih službenika ili agenata, kad takvi službenici ili agenti djeluju u granicama svoje službe, ili svake druge osobe čijim se uslugama služi u izvršenju ugovora o multimodalnom transportu, kad takva osoba djeluje u izvršenju ugovora, kao za svoje vlastite radnje i propuste (članak 15. Konvencije UN-a iz 1980.)[100]. To zapravo znači da operator multimodalnog transporta odgovara i za izbor i za rad svih osoba koje je angažirao u izvršenju multimodalnog transporta, i to od

[96] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 3) str. 180.
[97] Ibid str. 181.
[98] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 60) str. 437.
[99] Ibid
[100] Ibid

preuzimanja pošiljke do trenutka kada je istu pošiljku predao u skladu sa uvjetima konkretnog ugovora[101].

Ako se analiziraju funkcije svih sudionika u multimodalnom transportu, dolazi se do zaključka da međunarodni špediter zapravo ispunjava najviše uvjeta da se razvije u suvremenog operatora cjelokupnog prijevoznog procesa „od vrata do vrata“, jer on organiziranjem međunarodnog multimodalnog transporta obavlja sve poslove kojima se upravo profesionalno i bavi[102].

Špediter kao operator može u obavljanju tog prijevoza angažirati vlastita prijevozna sredstva, druge prijevoznike i treće osobe prema kojima nastupa kao nalogodavatelj, a da nije dužan o tome upoznati pošiljatelja kao stranku iz ugovora o multimodalnom transportu. On ispunjava obveze iz ugovora sa pažnjom dobroga gospodarstvenika i dobroga stručnjaka, tj. sa profesionalnom pažnjom pri čemu štiti interese nalogodavatelja (jer njegov nalogodavatelj je pošiljatelj)[103].

Dva su temeljna sustava odgovornosti operatora multimodalnog transporta: sustav mrežaste odgovornosti (*Network Principle*) i sustav jedinstvene odgovornosti (*Uniform Liability*)[104].

Stupanj odgovornosti operatora multimodalnog transporta ovisi o tome je li poznato na kojoj je dionici puta nastao gubitak, oštećenje ili šteta na određenoj pošiljci. Ako se točno zna na kojem dijelu puta se zbio štetni događaj i nastala šteta koja je predmet odštetnog zahtjeva, odgovornost operatora se prosuđuje prema sustavu tzv. mrežaste odgovornosti, odnosno primjeni prisilnih propisa koji vrijede za prometnu granu koja je sudjelovala u prijevozu robe na dijelu puta na kojem se zbio štetni događaj (npr. na onoj dionici puta koji se odvija cestom primjenjuju se pravila cestovnog prava, na dionici koja se odvija željeznicom, pravila željezničkog prava)[105]. Primjena mrežastog sustava odgovornosti pretpostavlja da je operatoru poznato vrijeme i mjesto nastanka štetnog događaja. Ali ako ti uvjeti nisu poznati, može se pojaviti problem izbora načela odgovornosti operatora. To je posebno teško utvrditi u kontejnerskom transportu robe kada se tek na kraju puta kontejner otvara i prazni, a tada oštećenje nije moguće pripisati jednom od prijevoznika koji je sudjelovao u multimodalnom prijevozu stvari[106]. Zbog problema utvrđivanja odgovornosti pravnih subjekata koji sudjeluju

[101] Ibid
[102] Ibid str. 394.
[103] Ibid str. 395.
[104] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 3) str. 197.
[105] Ibid
[106] Ibid

u obavljanju poslova multimodalnog transporta, jer osim samog prijevoza, ovaj pothvat uključuje i poslove ukrcaja, skladištenja, brojanja, sortiranja, iskrcaja i sl., i zbog problema utvrđivanja odgovornosti za zakašnjenje u slučajevima kada nije poznata dionica puta na kojoj je došlo do kašnjenja, sustav mrežaste odgovornosti nije primjeren kod utvrđivanja odgovornosti operatora multimodalnog transporta robe[107].

Uz sustav mrežaste odgovornosti postoji i sustav jedinstvene odgovornosti operatora multimodalnog transporta, gdje operator odgovara jedinstveno za sve moguće štetne događaje, gubitak i oštećenje robe, za zakašnjenje pri isporuci, izbor i rad svih osoba koje je angažirao, i to od trenutka kada je robu preuzeo do trenutka predaje[108].

Ovaj sustav ima brojne prednosti u odnosu na sustav mrežaste odgovornosti: operator odgovara za sve događaje, za sve subjekte, za cijeli put od pošiljatelja do primatelja, odgovara za sve poslove koje multimodalni pothvat uključuje (ukrcavanje, skladištenje, brojanje, pretovarivanje i sl.), nevažno je na kojem dijelu puta je došlo do štetnog događaja, bitno je samo da se on zbio u razdoblju trajanja operatorove odgovornosti određenom ugovorom o multimodalnom transportu[109].

Nedostatak sustava jedinstvene odgovornosti jest da odgovornost operatora na određenom dijelu puta može biti strože ili blaže tretirana u odnosu na pravila koja se inače primjenjuju na toj dionici puta (npr. Haška pravila blaže reguliraju odgovornost brodara nego što je prema sustavu jedinstvene odgovornosti regulirana odgovornost operatora na toj dionici puta)[110].

Da bi se operator oslobodio odgovornosti mora dokazati da je šteta nastala zbog jednog od ovih razloga:

1) zbog protupravnih radnji ili nemarnosti pošiljatelja ili primatelja,
2) ako postupa prema nalogu osoba koje su ovlaštene da ih izdaju,
3) nedostatno pakiranje robe koja je po svojoj naravi podložna oštećenju ili rasipanju,
4) zbog operacija ukrcaja, iskrcaja, prekrcaja, slaganja, sortiranja robe od strane pošiljatelja ili primatelja,
5) ako postoje unutarnje mane robe,
6) zbog nedovoljnih, neodgovarajućih oznaka ili brojeva na robi, ambalaži ili manipulacijsko-transportnim jedinicama,

[107] Ibid str. 198.
[108] Ibid
[109] Ibid str. 199.
[110] Ibid

7) zbog štrajkova, masovnih isključenja sa posla, obustava ili ograničenja rada, potpuno ili djelomice, iz bilo kojeg razloga,
8) iz bilo kojeg razloga ili događaja koje operator nije mogao izbjeći ili čije posljedice nije mogao spriječiti primjenom razboritih aktivnosti i radnji[111].

Tajništvo UNCTAD-a je 2001.g izradilo Izvješće na temelju prethodno prikupljenih podataka o postojećim pravilima i zakonodavstvu u pojedinim državama članicama UNCTAD-a, a koja prikazuju pregled zakona i propisa i primjenjuju se na multimodalni prijevoz robe. Iako Konvencija UN-a iz 1980.g nije postigla dovoljan broj ratifikacija da stupi na snagu, njezine odredbe su značajno utjecale na nacionalna zakonodavstva brojnih zemalja. Glavno pitanje u kontekstu utvrđivanja odgovornosti poduzetnika multimodalnog transporta za gubitak ili oštećenje robe bio je izbor između jedinstvenog ili mrežastog sustava odgovornosti, međutim Konvencija UN-a iz 1980.g se opredijelila za sustav jedinstvene odgovornosti i za lokalizirane i nelokalizirane štete, osim što se u slučajevima lokalizirane štete granice odgovornosti određuju pozivanjem na primjenjivu međunarodnu konvenciju ili obvezno nacionalno pravo koje predviđa više granice odgovornosti od onih iz Konvencije pa se taj pristup koji nije u potpunosti uniformiran zove „modified network“ sustav ili modificirani mrežasti sustav odgovornosti.

Na primjeru nekoliko zemalja ćemo vidjeti kako su one uredile odgovornost poduzetnika multimodalnog transporta:

1. ARGENTINA

Iako članica zajednica ALADI i MERCOSUR[112], Argentina je donijela poseban Zakon o multimodalnom prijevozu robe 1998.g, koji se primjenjuje na nacionalni multimodalni prijevoz ali i međunarodni multimodalni prijevoz robe, ako se mjesto isporuke, kako je predviđeno ugovorom, nalazi u Argentini. Prema ovome Zakonu, poduzetnik odgovara za gubitak i oštećenje robe od trenutka preuzimanja robe do trenutka isporuke te je odgovoran za svaku štetu, gubitak, oštećenje robe i kašnjenje u isporuci, osim ako su oni uzrokovani skrivenim nedostacima, nepravilnim pakiranjem, krivnjom krcatelja, primatelja, vlasnika robe, višom silom ili nalogom tijela javne vlasti. U slučaju lokalizirane štete, kada je poznato

[111] Ibid str. 200.
[112] ALADI-Latinskoamerička udruga za integraciju sa sjedištem u Montevideu, a čine ju države članice koje su potpisale Sporazum o međunarodnom multimodalnom transportu 1996.g, a to su Argentina, Bolivija, Brazil, Čile, Ekvador, Kolumbija, Paragvaj, Peru, Urugvaj i Venezuela; od 1999.g članica je i Kuba. MERCOSUR čine države koje su sklopile Djelomični sporazum za olakšavanje multimodalnog prijevoza robe 1995.g, one su: Argentina, Brazil, Paragvaj, Urugvaj

kada je ona nastala a za koju su predviđena posebna pravila o odgovornosti i njenom isključenju a različita su od domaćeg zakonodavstva, oslobađanje od odgovornosti poduzetnika će se prosuđivati po tim posebnim pravilima. Za kašnjenje isporuke, poduzetnik odgovara samo ako postoji izjava pošiljatelja da ima interes za pravovremenu isporuku robe koju je poduzetnik prihvatio. Poduzetnik odgovara i za radnje i propuste svojih službenika i agenata kada oni djeluju u okviru svog zaposlenja, kao i za radnje drugih osoba čijim se uslugama koristi za izvršenje ugovora.

Što se tiče same nadležnosti i arbitraže, kada je ugovorom o međunarodnom multimodalnom prijevozu određeno mjesto isporuke robe u Argentini, sve odredbe koje propisuju drugu nadležnost osim Saveznog suda Argentine, ništavne su i nevažeće. Ali, dogovor stranaka kojim podnose spor stranom sudu ili arbitraži, nakon što je šteta, gubitak već nastao, smatrat će se valjanim[113].

2. AUSTRIJA

U Izvješću UNCTADA stoji kako prema informacijama dobivenim od austrijske Vlade Austrija nema jedinstven zakon o multimodalnom prijevozu. Posebne odredbe su sadržane u Austrijskom trgovačkom Zakoniku te se one primjenjuju na različite načine prijevoza robe, cestom, željeznicom, morem. U slučajevima lokaliziranih šteta, kada je poznato mjesto nastanka štete, primjenjuju se pravila koja uređuju određenu fazu prijevoza tokom koje je i došlo do gubitka ili oštećenja. Kod nelokaliziranih šteta kad se ne zna mjesto nastanka štete, primijenit će se pravo koje je najpovoljnije za podnositelja zahtjeva[114].

3. KINA

Budući je Kina velika trgovinska velesila, zakoni i propisi koji se bave multimodalnim prijevozom u Kini sadržani su u tri različita zakona, to su: Pomorski zakonik, Propisi koji uređuju međunarodni multimodalni prijevoz robe u kontejnerima i Zakon o ugovorima, u dijelu koji se odnosi na ugovore o multimodalnom transportu.

U Pomorskom zakoniku, što se tiče odgovornosti poduzetnika (MTO), sadržano je da on odgovara od trenutka kada je robu preuzeo, sve do trenutka isporuke; odgovoran je i za organizaciju i izvršenje ugovora te stoga i za cjelokupni prijevoz. Iako on može zaključiti zasebne ugovore sa unimodalnim prijevoznicima glede različitih dijelova prijevoza prema multimodalnom ugovoru, njegova odgovornost u pogledu cjelokupnog prijevoza ostat će nepromijenjena. Pomorski zakonik usvaja mrežni sustav odgovornosti te određuje ako je do

[113] Implementation of Multimodal Transport Rules, Report prepared by UNCTAD secretariat, June 2001., str. 32-33.
[114] Ibid str. 34

gubitka ili oštećenja robe došlo u određenom dijelu prijevoza, primijenit će se pravila i propisi koji se odnose na tu dionicu prijevoza. Ali, ako vrijeme nastanka štete ne može biti utvrđeno, odgovornost poduzetnika se određuje prema pravilima koja uređuju odgovornost prijevoznika za prijevoz robe morem. Propisi koji uređuju međunarodni multimodalni prijevoz robe u kontejnerima, obvezno se primjenjuju na međunarodni multimodalni prijevoz robe u kontejnerima vodenim putevima, autocestama i željeznicom, ali ne pokrivaju takav prijevoz zračnim putem, vjerojatno zbog manje učestalosti. Prema tim propisima, poduzetnik je odgovoran za gubitak, štetu i zakašnjenje u isporuci koji nastanu dok je roba u njegovom držanju. I tu se prihvaća mrežasti sustav odgovornosti ako se može utvrditi kada je točno šteta nastala. Ako se nastanak štete ne može pripisati određenoj fazi multimodalnog prijevoza, ograničenje odgovornosti operatora se prosuđuje ili po Pomorskom zakoniku (ako se teret prevozi morem) ili prema važećim pravilima i propisima (ako nema prijevoza morem)[115].

4. MEKSIKO

Kao država koja je ratificirala Konvenciju UN iz 1980.g, Meksiko je donio Uredbu o međunarodnom multimodalnom prijevozu 1989.g. Prema toj Uredbi, poduzetnik odgovara od trenutka kada je robu primio, bilo on ili netko od njegovih predstavnika ili agenata, do trenutka isporuke primatelju u skladu sa zakonom koji uređuje svaki oblik transporta. On odgovara za gubitak, štetu i zakašnjenje u isporuci robe, ali ne ako postoje skriveni nedostaci robe, slučajne štete i viša sila[116].

5. NIZOZEMSKA

Multimodalni ili kombinirani prijevoz u Nizozemskoj je reguliran Nizozemskim građanskim zakonikom. Građanski zakonik je usvojio mrežasti sustav odgovornosti uz uvjet da je u ugovoru o kombiniranom prijevozu svaki dio prijevoza uređenim sudskim pravilima koja se primjenjuju na taj dio prijevoza. U slučaju gubitka ili štete na robi potrebno je utvrditi u kojem trenutku transporta se ista dogodila, kako bi se moglo utvrditi pravo koje se primjenjuje. Ako se to ne može odrediti, njegova odgovornost se utvrđuje prema propisima koji se odnose na onaj dio prijevoza kada je ta činjenica mogla nastati i iz kojih proizlazi najveća šteta[117].

Prema Konvenciji UN-a iz 1980. (članak 16.), operator odgovara za štetu koja nastane gubitkom ili oštećenjem robe kao i zakašnjenjem pri isporuci, ako se taj štetni događaj zbio u

[115] Ibid str. 37-40
[116] Ibid str. 50-51
[117] Ibid str. 52

vremenu dok je roba bila u njegovom držanju, dakle od trenutka kad ju je preuzeo do trenutka isporuke primatelju, osim ako operator dokaže da su on, njegovi službenici ili agenti poduzeli sve mjere koje su se mogle zahtijevati radi izbjegavanja tih štetnih događaja i posljedica[118]. To zapravo znači da operator odgovara po načelu pretpostavljene krivnje pa ako se želi osloboditi odgovornosti, mora dokazati da nije kriv za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji robe. Operatorovi dokazi moraju biti uvjerljivi, točni, provjerljivi i u pisanom obliku[119].

Zakašnjenje pri isporuci nije uvijek jednostavno dokazati, jer zakašnjenje postoji kad roba nije isporučena u izričito ugovorenom roku ili ako nema takvog sporazuma, u roku koji se razumno može očekivati od određenog operatora, imajući na umu sve okolnosti multimodalnog transportnog pothvata. Ako roba nije isporučena u roku od 90 uzastopnih dana od dana isporuke određenog ugovorom, ili određenom prema okolnostima određenog pothvata, pošiljatelji odnosno primatelji mogu robu smatrati izgubljenom[120].

5.5.2. ISKLJUČENJE ODGOVORNOSTI

U Konvenciji UN-a iz 1980. izvjesna je pozornost posvećena i ograničenju odgovornosti operatora multimodalnog transporta. Kada je operator odgovoran za štetu koja nastane zbog gubitka ili oštećenja robe prema pravilima Konvencije, njegova je odgovornost ograničena na iznos od 920 obračunskih jedinica (tj. posebnih prava vučenja - Special Drawing Rights ili skraćeno SDR[121]) po komadu ili drugoj manipulacijsko-transportnoj jedinici; ili 2.75 obračunskih jedinica (tj. posebnih prava vučenja) po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe, ovisno o tome koji je iznos veći[122]. Sredinom 20. stoljeća, zlato se prestalo koristiti kao mjerilo vrijednosti jer je zbog krize na burzama izgubilo svojstvo sigurnog i stabilnog mjerila vrijednosti. Umjesto zlata uveden je pojam Special Drawing Rights - SDR[123].

[118] Grabovac Ivo, op.cit. (bilj. 66) str. 50.
[119] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 4) str. 201.
[120] Ibid str. 202.
[121] SDR = Special Drawing Rights-„posebno pravo vučenja“, što je kompozitna obračunska jedinica koju izračunava Međunarodni monetarni fond prema posebnim pravilima na osnovi tzv. košare čvrstih valuta - EUR, GBP, USD I JPY.
[122] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj.4) str. 203.
[123] Vuković Ante, Obračunske jedinice u međunarodnom i unutrašnjem prijevoznom pravu, “Naše more” 60(1-2)/2013. - Supplement, pp. 11-16, str. 12.

Operator multimodalnog transporta i pošiljatelj, kao njegov nalogodavatelj mogu u sklopljenom ugovoru o multimodalnom transportu predvidjeti granice odgovornosti veće od onih navedenih pravilima Konvencije UN-a iz 1980.[124]

Konvencija UN-a iz 1980. u članku 20. sadrži i pravila o izvanugovornoj odgovornosti operatora multimodalnog transporta, gdje je određeno da se isključenje i ograničenje odgovornosti primjenjuje na svaku tužbu protiv operatora zbog štete koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe i zakašnjenja pri isporuci, bez obzira temelji li se tužba na ugovoru, izvanugovornoj odgovornosti ili drugoj činjenici[125].

Kada je tužba zbog štete koja proizlazi iz gubitka, oštećenja robe ili kašnjenja u predaji podignuta protiv službenika ili agenta operatora multimodalnog transporta a taj službenik, odnosno agent dokažu da su posao obavljali u granicama svog zaposlenja, oni će isto tako biti ovlašteni koristiti se pogodnostima isključenja i ograničenja odgovornosti na koje se prema pravilima Konvencije može pozivati i sam operator[126].

Ukupan iznos koji se može naplatiti od operatora, odnosno njegovih službenika, agenta ili drugih osoba čijim uslugama se on služi u multimodalnom pothvatu radi izvršenja poslova prema sklopljenom ugovoru, ne smije prijeći granicu odgovornosti koja je predviđena samom Konvencijom[127].

Međutim, to se ne odnosi na slučajeve kada operator gubi pravo na ograničenje svoje odgovornosti. U Konvenciji u članku 21. se navodi da će operator izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je do gubitka, oštećenja ili zakašnjenja došlo njegovim činom ili propustom učinjenim sa namjerom ili bezobzirnim postupanjem i sa znanjem da će vjerojatno doći do gubitka, oštećenja ili zakašnjenja. Isto vrijedi i za službenike, agente i druge osobe čijim se uslugama operator koristio izvršavajući multimodalni pothvat[128].

[124] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj.4) str. 204.
[125] Grabovac Ivo, op.cit. (bilj. 66) str. 51.
[126] Ibid str. 52.
[127] Zelenika Ratko, op.cit. (bilj. 4) str. 206.
[128] Grabovac Ivo, op.cit. (bilj. 66) str. 52.

6. ZAKLJUČAK

Promet je jedan od temeljnih čimbenika gospodarstva neke zemlje; on predstavlja društvenu, financijsko ekonomsku kategoriju a uključuje i prijevoz ili transport i radnje u vezi sa prijevozom robe, putnika i komunikacija.

Moderan razvoj prometa, suvremenih tehnologija transporta, posebice kontejnerizacija, razvoj logistike, informacijskih tehnologija i sl., naročito zadnjih nekoliko desetljeća, bitno su ubrzali razmjenu roba i usluga, posljedica čega je nastojanje da roba od pošiljatelja do primatelja stigne što brže, sigurnije, jeftinije i učinkovitije. Zadnjih nekoliko desetljeća sve su aktualnije teme ekološke osviještenosti te multimodalni transport uspješno udovoljava i tim zahtjevima. Nagli razvoj kontejnerskog prometa 1960.-ih i 1970.-ih godina prošlog stoljeća doveo je do potrebe da se pitanje mješovitog prijevoza pravno uredi, što je i učinjeno 1980. g. donošenjem Konvencije o multimodalnom transportu koja nažalost još do danas nije stupila na snagu zbog nedovoljnog broja ratifikacija.

Unatoč tome, multimodalni transport svakim danom postaje sve popularniji način prijevoza robe u odnosu na ostale oblike i načine transporta, njegova uporaba u svijetu sve učestalija, ponajprije zbog nižih troškova, visoke ekološke održivosti, ekonomičnog manipuliranja i postizanja kraćeg vremena prijevoza. Ovaj oblik transporta podrazumijeva kombinaciju barem dva različita prijevozna sredstva, odnosno najmanje dvije različite prometne grane (npr. cesta-željeznica); za cijeli pothvat se zaključuje samo jedan ugovor o prijevozu između operatora multimodalnog transporta i pošiljatelja robe, koji su stranke tog ugovora, i gdje se operator i primatelj robe nalaze u dvije različite države.

Multimodalni transportni sustavi različitih država trebali bi biti međusobno kompatibilni. Idealno bi bilo kad bi prometne infrastrukture različitih država ili regija bile na istoj razini, što bi stvaralo skladan, povezan i savršen europski prometni sustav, ali to nije tako. Kao posljedica brojnih povijesnih zbivanja, područje jugoistočne Europe znatno zaostaje za razvijenim prometnim sustavom država Europske unije. Nastojanja Hrvatske i drugih manje razvijenih država koje pripadaju ovoj regiji trebaju biti usmjerena prema razvoju multimodalne transportne mreže kojom bi ovo područje postalo konkurentno i moglo se približiti ostatku Europe, pri čemu Europska Unija svojim direktnim i indirektnim ulaganjem u obnovu i razvoj multimodalnog transportnog sustava može pridonijeti razvoju prometne infrastrukture.

7. POPIS LITERATURE

Knjige:

1. BRNJAC, Nikolina Intermodalni transportni sustavi, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 2012.
2. GRABOVAC, Ivo Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza stvari, Književni krug Split, Pravni fakultet Split
3. NIKOLIĆ, Gordana Multimodalni transport, Makol - marketing, Rijeka 2004.
4. ZELENIKA, Ratko Multimodalni prometni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 2006.
5. ZELENIKA, Ratko Pravo multimodalnog prometa, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 2006.
6. ZELENIKA, Ratko Prometni sustavi – tehnologija-organizacija-ekonomika-logistika-menadžment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 2001.

Članci, znanstveni i stručni radovi:

1. IVOŠEVIĆ Borislav, Roterdamska pravila - novi pokušaj međunarodnopravnog uređenja odgovornosti za pomorski prijevoz stvari i sa njime povezanih drugih grana transporta, PPP god. Vol. 52, No. 167, 2013. (str 105-148)
2. NIKOLIĆ, Gordana Multimodalni transport – čimbenik djelotvornog uključivanja Hrvatske u Europski prometni sustav, u: Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci, časopis za ekonomsku teoriju i praksu, vol.21, No.2
3. RUDAN, Igor Utjecaj logističkog odlučivanja na multimodalni transport, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, u: Pomorski zbornik, vol.40, No.1, stručni rad, 2003.
4. SKORUPAN WOLFF Vesna, Polje primjene roterdamskih pravila – unimodalni i multimodalni aspekti, PPP god. 52 (2013), 167, str. 37-79
5. VUKOVIĆ Ante, Obračunske jedinice u međunarodnom i unutrašnjem prijevoznom pravu, "Naše more" 60(1-2)/2013.-Supplement, pp. 11-16
6. ZELENIKA, Ratko; PAVLIĆ SKENDER, Helga; KAMNIK ZEBEC, Sabina Primarni izvori prava multimodalnog prometa, u: Zbornik Pravnog fakulteta Zagreb, Vol. 58, No.1-2 219-262 (2008), znanstveni rad
7. ŽGALJIĆ, Dražen; PERKUŠIĆ, Zvonimir; SCHIOZZI, Donald Značenje multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza u razvoju pomorskih prometnica, u: Pomorski zbornik Vol. 49-50 No.1 (2015.) str. 265-279.

Internetski izvori:

1. https://promet-eufondovi.hr/eu-prometni-koridori-i-ten-t/

   EU prometni koridori i TEN-T

   Republika Hrvatska, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

   pristup 20. siječnja 2022.

2. https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=59831

   Leksikografski zavod Miroslav Krleža

   pristup 19. lipnja 2022.

3. https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf

   Report prepared by UNCTAD secretariat, Implementation of Multimodal Transport Rules, June 2001., str. 1-55.

   pristup 28. kolovoza 2022.

4. https://www.rhenus.com/en/pl/know-how-blog/multimodal-transport-what-is-it-about-discover-its-greatest-advantages/

   RHENUS Logistics

   pristup 22. lipnja 2022.

5. https://mercurygate.com/blog-posts/5-benefits-of-a-multimodal-tms/

   5 Benefits of a Multimodal TMS

   Mercury Gate Blog

   pristup 22. lipnja 2022.

6. https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf

   United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport

   pristup 25. veljače 2022.