

NACRT KONVENCIJE O MEDJUNARODNOM
MULTIMODALNOM PRIJEVOZU

Potrebe prometa dokazuju da u suvremenom prijevozu više dolazi do izražaja prijevoz raznim prijevoznim sredstvima na način da sirovine ili gotovi proizvodi stignu od proizvođača do potrošača u napravama za spremanje tereta, prvenstveno u kontejnerima, paletama i sl.

Slijedom toga osjetio se nedostatak u međunarodnoj unifikaciji prijevoznog prava raznim vrstama saobraćajnih sredstava.

Naime, međunarodne konvencije rješavaju pravne probleme svake prijevozne grane, a kada se stvarno radi o tzv. integralnom transportu, od vrata do vrata (door to door), problemi se rješavaju "unimodalno".

Problem integralnog prijevoza postaje sve akutniji naglim razvojem kontejnerizacije i općenito prijevoza u napravama za spremanje robe.

Uočivši taj problem određene organizacije su pokušale praktične probleme rješavati putem određenih pravila i isprava koje se upotrebljavaju u mješovitom prijevozu. Tako je Međunarodna trgovačka komora donijela Pravila o mješovitom prijevozu (ICC combined transport rules), a Međunarodno udruženje špeditera FIATA izdalo je teretnicu za mješoviti prijevoz tzv. "FIATA FBL" - (Negotiable combined transport bill of lading).

BIMCO (Baltička međunarodna pomorska savjetodavna organizacija) izradila je obrazac teretnice koja je također namijenjena upotrebi u mješovitom prijevozu (COMBIDOC B/L).

U mješovitom prijevozu danas se primjenjuju pravila Medjunarodne trgovačke komore u Parizu, a upotrebljava se i FIATINA teretnica za kombinirani prijevoz.

U današnjoj fazi razvoja integralnog prijevoza, Konferencija Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj - UNCTAD, našla se ponukanom raditi na tom pitanju. Odlukom Ekonomskog i socijalnog vijeća Ujedinjenih naroda, broj 1734, koja je donijeta u siječnju 1973. godine, zadužen je UNCTAD za izradu Nacrta medjunarodne konvencije o medjunarodnom multimodalnom prijevozu, pa je ova organizacija počela radom, osnivajući Medjunarodnu pripremnu grupu za izradu nacrta takve konvencije u kojoj je od samog početka aktivno učestvovala i Jugoslavija.

Medjunarodna pripremna grupa zasjedala je do sada u Ženevi šest puta (zadnji put u veljači-ožujku 1979.g). Grupa je radila u plenarnim sjednicama, sjednicama radne grupe koja je formirana od 34 država, a koje je članica i Jugoslavija, i sjednicama regionalnih grupa. Na zadnjem, šestom zasjedanju broj članica radne grupe povećan je za daljnje dvije zemlje.

Glavni pokretači rada Medjunarodne pripremne grupe bile su zemlje u razvoju.

Na šestom zasjedanju Medjunarodne pripremne grupe izradjen je Nacrt konvencije koji će biti dostavljen vladama, jer je održavanje Diplomatske konferencije za donošenje Konvencije o medjunarodnom multimodalnom prijevozu predviđeno koncem listopada i početkom studenog 1979.g, s tim da je moguće eventualno pomaknuti termin održavanja konferencije za dva tjedna, pa bi se zasjedanje održalo u studenom 1979.g.

Ključna pitanja u Nacrtu konvencije su:

- a) polje primjene
- b) dokumentacija i definicije
- c) odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza i osiguranje
- d) zahtjevi i tužbe
- e) carine

a) i b) Polje primjene i definicije

Konvencija se primjenjuje pri prijevozu robe iz jedne zemlje u drugu uz sudjelovanje više od jednog prijevoznog sredstva, na osnovi ugovora ili isprave izdane od fizičke ili pravne osobe koja organizira takav prijevoz.

Što se tiče obvezatnog ili opcionalnog karaktera konvencije prema dosadašnjim diskusijama proizlazi da će konvencija biti fakultativna u smislu da je krcatelj slobodan birati između ugovora o multimodalnom prijevozu ili o segmentiranom prijevozu, nezavisno od člana 3. Nacrta konvencije.

Definicije su sadržane u članu 1. Definira se u prvom redu međunarodni multimodalni prijevoz.

Ugovor o multimodalnom prijevozu definiran je kao posao kojim se poduzetnik multimodalnog prijevoza obvezuje preuzeti ili organizirati međunarodni multimodalni prijevoz robe uz naplatu vozarine.

Nas posebno zanima definicija isprave o multimodalnom prijevozu koja je prema prijedlogu Međunarodne pripremne grupe "isprava koja dokazuje preuzimanje robe na prijevoz i obvezu poduzetnika multimodalnog prijevoza isporučiti robu suglasno uvjetima ugovora".

U prvom dijelu Konvencije definiraju se još pojmovi poduzetnika multimodalnog prijevoza, pošiljatelja, primatelja, tereta. U ovom dijelu Konvencije sadržane su odredbe o reguliranju i kontroli multimodalnog prijevoza. Najdetaljnije su odredbe o ispravama o prijevozu kojima nije potreban poseban komentar.

c) Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza i osiguranje

Temeljno pitanje u Konvenciji je pitanje odgovornosti. Odredbe o odgovornosti, zahtjevima i tužbama oslanjaju se, gdje je god to bilo moguće, na rješenja postignuta u Hamburgu na Diplomatskoj konferenciji koja je u ožujku 1978.g. prihvatila Medjunarodnu konvenciju o prijevozu robe morem. Zapravo izrada nacrtu odredaba o odgovornosti je velik uspjeh, jer je sastavljen tekst o najdelikatnijem dijelu Konvencije.

Prema Nacrtu konvencije, odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza traje od primitka do predaje robe.

Poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovara za djela i postupke svojih namještenika i agenata, kada ovi djeluju u granicama svojih ovlaštenja.

Poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovara za prijevozne štete ako ne može dokazati da je poduzeo sve mjere koje se mogu "razborito" zahtijevati radi izbjegavanja štete.

Prema tome rješenje je istovjetno s onim sadržanim u Hamburškim pravilima.

Predvidjena je granica odgovornosti za prijevozne štete koja ne može prijeći granice odgovornosti za ukupan gubitak robe. Ako je vrijednost tereta deklarirana, limit odgovornosti pomiče se do visine izjavljene vrijednosti, što implicira veću vozarinu.

Najveću diskusiju izazvalo je tzv. pravilo o lokaliziranoj šteti. Naime, ta bi se odredba Konvencije primjenjivala kada do štete dođe na odredjenom potezu multimodalnog prijevoza, gdje je prijevoz reguliran nekom međunarodnom konvencijom ili prinudnim nacionalnim zakonom.

Pitanje je koji će se limit odgovornosti primijeniti u tom slučaju. Da li onaj Konvencije o multimodalnom prijevozu, ili onaj Konvencije koja regulira partikularni potez.

O tome su učinjene dvije alternative nacрта propisa i dosta je teško prognozirati koji će se limit primjenivati kada je mjesto štete poznato.

Konvencija sadrži još nacrt odredbe o vanugovornoj odgovornosti, gubitku prava na ograničenje odgovornosti, o odgovornosti pošiljatelja i obračunskoj jedinici.

Za obračunsku jedinicu izabrana su Posebna prava vučenja kao što ih je definirao Međunarodni monetarni fond. Takvo rješenje sadržano je i u Hamburgskim pravilima, a valja ga očekivati i u svim ostalim suvremenim konvencijama.

Što se osiguranja tiče, mada se poglavlje o odgovornosti i osiguranju razmatralo zajednički, nema nacrtâ odredaba u tome. Zapravo pitanje osiguranja razmatra se u kontekstu same Konvencije jer to stalno prisutan problem kada je riječ o odgovornosti. Naime, ako korisnik prijevoza želi strožu odgovornost poduzetnika prijevoza, bez obzira bio vozar unimodalan ili multimodalan, premija osiguranja od odgovornosti vozara bit će viša, a takvi se troškovi redovito prebacuju na korisnika prijevoza.

Znamo da su danas osiguratelji od odgovornosti koncentrirani isključivo u razvijenim zemljama i to veći dio

u Engleskoj, izvjestan broj u skandinavskim zemljama, a rijetko koji u drugim razvijenim zemljama.

U radu na izradi nacрта ove Konvencije, kao i već pri donošenju Hamburških pravila, čulo se mišljenje da bi trebalo osnovati takav osigurateljski zavod u nekoj od zemalja u razvoju, pa možemo očekivati da će se to pitanje dalje poticati.

d) Zahtjevi i tužbe

Jedno poglavlje u Konvenciji, kao i u Hamburškim pravilima, posvećeno je zahtjevima i tužbama do kojih može doći u multimodalnom prijevozu.

Nacrt konvencije u tom poglavlju predviđa u prvom redu da transportne štete treba pismeno protestirati i to prvog radnog dana iza dana predaje robe.

Ako korisnik prijevoza ne protestira, predmnjeva se da je poduzetnik multimodalnog prijevoza predao robu onako kako je opisana u ispravi o multimodalnom prijevozu ili, ako takva isprava nije izdana, da ju je predao u dobrom stanju. Protudokaz je moguć.

Ovaj rok za protest vrijedi samo za vidljive štete, dok za nevidljive štete, pitanje broja dana, u kojem bi roku trebalo predati protest, ostalo je otvoreno.

Ovdje je, za vrijeme zasjedanja Medjunarodne pripreme grupe, došla do izražaja želja zemalja u razvoju da taj rok bude što dulji, dok su ostale zemlje željele da bude kraći i to bar u granicama roka predviđenog u Hamburškim pravilima.

Protest nije potreban kada je šteta kontradiktorno utvrđena između poduzetnika multimodalnog prijevoza i korisnika prijevoza.

Rok zastare nije određen, a predviđeno je da pismena reklamacija prekida tok zastare.

Konvencija u tom poglavlju sadrži još nacrt odredaba o sudbenosti, priznanju i izvršenju presuda i arbitraži.

e) Carine

Na traženje zemalja u razvoju Konvencija je trebala sadržavati nekoliko carinskih odredaba.

S obzirom na suprotna stajališta bile su predložene tri alternative. Carinske odredbe mogle bi biti posebno poglavlje u Konvenciji, s tim što bi strane ugovornice Konvencije mogle staviti rezervu na ovo poglavlje, ili bi bile date u formi priloga koji bi podlegao ratifikaciji, ili bi bile samo preporuka uz Konvenciju.

Konačno je izradjen samo 1. član u stvarima carine, s tim da su odredbe ranije predložene kao tekst Konvencije postale sadržaj dodatka Konvenciji.

I na kraju što se perifernih pitanja Konvencije tiče unijet je jedan član o generalnoj avariji analogno rješenju sadržanom u Hamburškim pravilima.

Finalne klauzule su ostavljene za Diplomatsku konferenciju gdje se može očekivati i donošenje jedne odredbe o sukobu konvencija.

U prilogu daje se izvornik teksta Nacrta konvencije na engleskom jeziku s prijevodom na hrvatskosrpski, bez preambularnih klauzula i Aneksa I.

V.B.