

Nova Konvencija o međunarodnom
željezničkom prijevozu

/CCTIF 1980/

Švicarska je oduvijek bila kolijevka željezničkog prava. No kada je 8.V 1980. u Bernu završila Osmu revizijska konferencija CIM i CIV konvencija na kojoj je donešena nova Konvencija o međunarodnom prijevozu željeznicom /Convention relative aux transports internationaux ferroviaires - CCTIF/ željezničko pravo ušlo je u svoje novo moderno razdoblje.

Kada je u drugoj polovici prošloga stoljeća postalo jasno da se međunarodna trgovina u Evropi ne može razvijati bez jedinstvenih pravila u međunarodnom željezničkom prometu, u Švicarskoj je 1874. započeo rad na pripremi takvog međunarodnog instrumenta. Prva Međunarodna konvencija o prijevozu robe željeznicom zaključena je u Bernu 14.X 1890. /Convention internationale pour le transport des marchandises par chemins des fer - CIM/. Ta prva konvencija stupila je na snagu 1.I 1893. i bila je revidirana 1896, 1905, 1923, 1933, 1952, 1961. i 1970.

Međunarodni prijevoz putnika i prtljage reguliran je prvi put 1923. kada je u Bernu donešena Međunarodna konvencija o prijevozu putnika željeznicom /Convention internationale pour le transport des voyageurs par chemins de fer - CIV/. Ta konvencija stupila je na snagu 1928. Njene kasnije revizije tekle su paralelno s revizijama CIM-a.

Budući da CIV nije sadržavao odredbe o odgovornosti u slučaju smrti i tjelesne povrede putnika, nego je te odredbe bio prepustio domaćem pravu država ugovornica, to je 1966. u Bernu sklopljena Dopunska konvencija uz Međunarodnu konvenciju o prijevozu putnika i prtljage željeznicom koja je popunila tu prazninu. Dopunska CIV konvencija stupila je na snagu 1.I 1973.

sklapanja
Već prilikom/prve CIM konvencije 1890. države članice /kojih danas ima 33/ osnovale su tzv. Upravni savez /Union administrative/ kojeg je tajništvo bilo tzv. Središnji ured za međunarodni željeznički promet /l'Office central des transports internationaux par chemins de fer/. Takvi upravni savezi /slično i Poštanski savez/ bili su zapravo preteče današnjih međunarodnih organizacija i nastali su ne na

temelju nekih teoretskih ili ideoloških razmišljanja, nego isključivo iz potrebe prakse. Takvi savezi počivali su na kolektivnim ugovorima koji su do u tančine određivali njihov sadržaj i koji su se razvijali na međunarodnim konferencijama. Oni su u svom porijeklu bili zapravo neke vrste nastavak međunarodnih konferencija. Kao međunarodni subjekti postojale su u to vrijeme samo države. Takvi "Međunarodni uredi" bili su uklopljeni u upravni sistem države u kojoj su imali sjedište. Švicarska je kao zemlja domaćin imala tu ulogu, a propisi o središnjem uredu bili su sadržani u Dodacima CIM i CIV konvencije.

Brzi razvoj međunarodnih organizacija nakon drugog svjetskog rata i s tim povezana teoretska nadgradnja o pravnoj osobnosti takvih subjekata dovela i do nekih strukturalnih promjena u statutarnim odredbama Središnjeg ureda. Tako je u posljednjoj reviziji željezničkih konvencija 1970. nadzor nad Središnjim uredom bio prešao sa švicarskih organa uprave na posebni Međunarodni upravni odbor u kojem su bili zastupljeni predstavnici 11 država članica. No Švicarska kao depozitar konvencije zadržala je u odnosu na Središnji ured posebnu pravnu poziciju.

Ideje o temeljitijoj strukturalnoj promjeni željezničkih konvencija prema kojima bi se trebale odijeliti institucionalne od prijevozno-pravnih odredaba bile su se pojavile već na Petoj /1952/ i Destojoj /1960/ revizionoj konferenciji, no ostvarene su tek na Osmoj revizionoj konferenciji 1980. Na njoj je osnovana nova Međuvladina organizacija za međunarodne željezničke prijevoze /Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaire - OTIF/. Ta organizacija ima svoju pravnu osobnost i svoje organe. Cilj te nove organizacije je uspostavljanje jedinstvenog pravnog sistema kod prijevoza putnika, prtljage i robe u izravnom međunarodnom prijevozu željeznicom među državama članicama, kao i provođenje i daljnje razvijanje toga sistema. Sama organizacija ima kao svoje organe opću skupštinu, upravni odbor, revizionu komisiju, komisiju stručnjaka za prijevoz opasne robe i Središnji ured za međunarodni željeznički promet.

Konvencija COTIF sastoji se zapravo od četiri osnovna dijela. U prvom dijelu u 28 članova sadržane su odredbe o novoj međunarodnoj organizaciji, njezinim organima, arbitraži, načinima njene revizije i finalnim klauzulama. Predviđeno je da konvencija stupi na snagu nakon polaganja 15-e ratifikacione isprave. Njezinim stupanjem na snagu prestale bi važiti CIM 1970, CIV 1970. i Dodatni CIV 1966.

U drugom dijelu konvencije nalazimo Protokol o privilegijima i imunitetima organizacije sadržane u 9 članova. Privilegiji i imuniteti odnose se na organizaciju, njene organe i službenike kao i predstavnike država članica.

Treći i četvrti dio konvencije sastoji se od dva Dodatka. U Dodatku A pod naslovom Jedinствена pravila o međunarodnom ugovoru o prijevozu putnika i prtljage željeznicom /Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages - CIV/ sadržane su u 62 člana odredbe koje uz određene izmjene i nadopune reproduciraju bivšu CIV i Dodatnu CIV konvenciju. U Dodatku B nalaze se Jedinствена pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe željeznicom /Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises - CIM/.

Smatrali smo da će upravo objavljivanje Dodatka B koji regulira međunarodni prijevoz robe željeznicom najviše zanimati čitaoce našeg periodika. Zbog opširnosti samog teksta /66 članova/ prisiljeni smo objaviti ga u dva dijela. U slijedećem broju donijet ćemo i kraći komentar tih odredaba. Očekuje se da će nova konvencija stupiti na snagu do 1985. Do toga vremena trebat će izvršiti i pripreme za eventualno uskladjivanje našeg domaćeg prava s odredbama COTIF-a 1980.

V.F.