

KOJE PROMJENE DONOSE NOVA PRAVILA O MEĐUNARODNOM
ŽELJEZNIČKOM PRIJEVOZU ROBE?

/Komentar Dodatku B . COTIF 1980/

Velike i temeljite strukturalne promjene koje donosi nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu /COTIF 1980/, a o kojima smo pisali u pretprošlom broju ovog periodika /UPPFK br.93, str.1-3/, više zadiru u područje međunarodnog javnog prava, a manje se odnose na unificirane privatnopravne propise o prijevozu. No premda je težište na javnopravnim organizacijskim, tj. institucionalnim izmjenama i na području prijevoza robe, učinjen je napredak u pravcu proširenja komercijalne slobode poslovanja željeznice, u pravcu poboljšanja pozicije korisnika prijevoza i u pravcu nadopune i preciznijih odredaba u onim članovima koji su do sada izazivali proturječna tumačenja u sudskoj praksi.

Iako nam prostor ne dopušta da se šire osvrnemo na sve pojedinosti i razlike između sadašnje CIM Konvencije 1970. i budućeg COTIF 1980. i njenog Dodatka B, pokušat ćemo na svega desetak primjera iznijeti neke od bitnih promjena. Pri tome ćemo najprije u zagradi navesti članak buduće COTIF Konvencije, a uz to i odgovarajući članak CIM 1970.

Ad čl.3, par.1 /čl.5, par.1 CIM/

"Željeznica je obvezna obavljati sav prijevoz robe kolskim pošiljkama, prema uvjetima Jedinostvenih pravila ukoliko:....."

Nova Pravila predviđaju obvezu željeznice da preveze robu samo u slučaju kad se radi o kolskim pošiljkama. Bivša

stilizacija CIM Konvencije odnosila se na svaki prijevoz. Dakle prema novom tekstu više nema dužnosti željeznice da prevozi komadnu robu. Ta novina, koja je prihvaćena na konferenciji, već je bila provedena u nacionalnim pravima mnogih država. Ta promjena neće imati za posljedicu da u budućnosti željeznice neće više prevoziti komadnu robu. Naprotiv, ona treba poboljšati položaj željeznice i to tako, da može slobodnije i racionalnije koristiti svoje kapacitete.

U međunarodnom prijevozu pojedine nacionalne željeznice više neće biti vezane za ugovor o prijevozu komadne robe koji je sklopila otpremna željeznica. Budući da više ne postoji konvencijska obveza pristupiti takvom ugovoru, to će željeznica koja je zainteresirana za prijevoz komadnih pošiljaka morati s drugim željeznicama sklapati posebne tarifne sporazume u kojima će se ugovarati uvjeti za takav prijevoz. Iskustvo će pokazati opravdanost te izmjene.

Ad čl.3, par.5 /čl.5, par.5 CIM/

"Uzajamnim sporazumom željeznice mogu prijevoz robe na nekim relacijama koncentrirati na određene granične prijelaze i tranzitne zemlje.

Ove se mjere dostavljaju Središnjem uredu. Željeznice ih unose u posebne popise koji se objavljuju u obliku predviđenom za međunarodne tarife, a na snagu stupaju mjesec dana nakon dana dostavljanja Središnjem uredu."

Iz ove nove odredbe izostavljen je uvjet da takve međunarodne željezničke sporazume moraju prethodno odobriti vlade njihovih država. Također je ukinut dugotrajan postupak upoznavanja vlada država članica preko Središnjeg ureda o takvim željezničkim sporazumima o koncentraciji prometa i njihovih eventualnih prigovora na takve sporazume.

Razlog za pojednostavljenje te odredbe jest upravo želja da se željeznicama dađe određena sloboda ugovaranja i u međunarodnim okvirima, i da se ukloni sadašnji vrlo komplicirani postupak koji otežava nastojanja željeznice da uspostavi racionalnije i brže prometne veze u interesu svojih korisnika.

Ad čl.6, par.4 /čl.9, par.3 CIM/

"Željeznice mogu zaključivati posebne sporazume o sniženju vozarina ili drugim olakšicama, u onoj mjeri u kojoj se slični uvjeti odobravaju korisnicima prijevoza koji se nalaze u sličnim situacijama....."

Kad usporedimo ovu odredbu s odgovarajućim paragrafom CIM-a, vidimo da više ne postoji dužnost željeznice da kod zaključivanja posebnih sporazuma dobiju prethodnu suglasnost svoje vlade. Dovoljno je da se korisnici prijevoza nalaze u sličnim položajima, čime se olakšava konkurentski položaj željeznice prema drugim prometnim sredstvima, a ujedno ta konkurencija pruža strani tereta dovoljnu zaštitu u ekonomskom pogledu.

Ad čl.11, par.4, st.2 /čl.8, par.4, st.2 CIM/

"Ako je očito da nikakav stvarni manjak ne odgovara razlici u masi ili količini koleta u odnosu na navode tovarnog lista, ti navodi ne predstavljaju dokaz protiv željeznice. Ovo osobito vrijedi kad su kola predana primatelju s neoštećenim originalnim plombama."

Rečenica koju smo potcrtali predstavlja dodatak kojeg nema u čl.8, par.4 CIM od 1970. Naime, stilizacija CIM 1970. izazivala je proturječne komentare u sudskoj praksi. Dok se u čl.8, par.4, st.1 govori o dokaznoj snazi navoda u tovarnom listu u vezi s težinom ili brojem komada, dotle se u st.2 željeznica može bez daljnjega osloboditi odgovornosti

tvrdeći da ne postoji nikakav stvarni manjak. Prije revizije konferencije 1970. željeznica je odgovarala i u onim slučajevima za gubitak i manjak tereta kada se radi o grešci u otpremnoj stanici koja je nastala prilikom vaganja ili brojenja. Da bi se izbjegli takvi slučajevi i ublažila odgovornost željeznice i umanjila apsolutna dokazna snaga tovarnog lista, dodan je st.2. Međutim, ni njegova stilizacija nije pomogla da se izbjegnu nepotrebni sporovi. Zbog toga je dodana u novoj redakciji posljednja rečenica koja bi trebala u budućnosti, kad se radi o neoštećenim plombama na vagonima, stvoriti pretpostavku da do gubitka nije ni došlo, pa ni u slučaju kad je otpremna željeznica provjerila masu i količinu i to utvrdila u tovarnom listu.

Ad čl.27 /čl.11 CIM/

U par.1 ovog članka koji govori o garantiranim rokovima isporuke st.1 nadopunjen je slijedećim tekstom: "Za određene posebne prijevoze i na određenim relacijama, ovi se rokovi mogu ustanoviti i na osnovi planova prijevoza koji se primjenjuju između zainteresiranih željeznica; u tom se slučaju oni moraju navesti u međunarodnim tarifama ili posebnim konvencijama koje predviđaju i eventualna odstupanja od niže navedenih stavaka 3 do 9."

Ova nova stilizacija razlikuje "garantirane rokove isporuke" od "rokova isporuke". Naime rokovi isporuke zavise od dužine puta koji se mora prijeći u određenom roku, a ne zavise o redu vožnje koji uvijek ima još nadodano određeno vremensko razdoblje. Prema novom tekstu željeznicama se i u ovom pogledu daje veća sloboda ugovaranja.

U par.2 nove Konvencije predviđeno je znatno skraćivanje rokova isporuke za kolske pošiljke, pa je predviđeno

linearno za brzovoz 400 km, a za sporovoz 300 km prijevozní rok za svaka 24 sata. Takvo skraćenje rokova bilo je potaknuto inicijetivom Međunarodne trgovinske komore i Međunarodne federacije špediterskih organizacija još prije početka konferencije, a na samoj konferenciji je prihvaćeno s gotovo apsolutnom većinom. I u ovom slučaju će se tek u praksi pokazati da li će se željeznica poslužiti svojim ovlaštenjima pa će uvesti za posebne prijevoze garantirane rokove isporuke ili će putem međunarodne tarife ili posebnih sporazuma jedinstvene rokove još skratiti.

U par.4 novim tekstom željeznice /a ne kao prije zakoni i propisi pojedine države! / mogu pod određenim uvjetima određivati dopunske rokove isporuke. No kao protuteža toj slobodi željeznice određuje se i da takvi dopunski rokovi moraju biti navedeni u tarifama i uredno objavljeni kao propis u svakoj državi.

Ad čl.33, par.9

Novi tekst prihvaćen 1980. glasi: "Ako nema krivnje željeznice ona može u slučaju zapreke pri prijevozu naplatiti kolsku dangubu."

Ova odredba trebala bi spriječiti da u budućnosti pojedine željeznice ne naplaćuju neopravdano kolsku dangubu. Jasno da će prema toj stilizaciji željeznica morati dokazati, ukoliko želi naplatiti kolsku dangubu, da ona nije kriva za zapreke pri prijevozu. Ni u kojem slučaju neće biti dužnost primatelja da eventualno dokazuje krivnju željeznice da bi se oslobodio naplate kolske dangube. Ukoliko nastupi zapreka pri prijevozu, željeznica će ili poslati pošiljku nekim drugim putem ili će tražiti od pošiljatelja upute. Prema tome, krivnja će željeznice postojati

ako ona ne poduzme potrebne mjere da rastereti prugu na kojoj je nastala zapreka, ako ne usmjeri pošiljku drugim putem ili ako ne obavijesti pošiljatelja odnosno ne postupi po njegovim uputama. Također će postojati krivnja željeznice ako već postoji zapreka pri prijevozu, a ona dalje preuzima pošiljke za takve pruge. Naprotiv, ako ne primi od pošiljatelja nikakve upute, ili se te upute pokažu u praksi kao neprovedive, onda će željeznica imati pravo na naplatu kolske dangube.

Ad čl.36, par.3 /čl.27, par.3 CIM/

U ovom paragrafu u kojem se navode slučajevi posebnih opasnosti koji oslobađaju željeznice njene odgovornosti, izvršene su dvije izmjene. U tom dijelu izostavljena je odredba prema kojoj se željeznica oslobađa svoje odgovornosti za "utovar u kola s manom koja je vidljiva za pošiljatelja". Stilizacije iz CIM-a dovodila je u sumnju da li se utovar u vagon koji ima manu koja je vidljiva za pošiljatelja ima smatrati kao neispravno tovarenje ili ne. Ako je naime mana tako vidljiva, onda je dužnost željeznice da dađe ispravan vagon, a ako nije /npr. u slučaju da vagon propušta/ onda je to questio facti koje se rješava od slučaja do slučaja. Jer dok se u cestovnom prijevozu cestovni vozar ne može osloboditi svoje odgovornosti pozivajući se na manu vozila, dotle je kod željeznice zbog velikog broja vagona koji se nalaze na mnogim ranžirnim kolosijecima, takvu manu često od strane željeznice nemoguće ustanoviti. Tako je pošiljatelj zapravo jedina osoba koja prilikom utovara može primijetiti neku vidljivu manu vagona. Sasvim druga bi situacija postojala kada bi se ispravnost vagona utvrđivala u nekom kontradiktornom postupku. Cvako će se i u budućnosti morati rješavati od slučaja do slučaja da li se radi o šteti koja je nastala krivnjom

željeznice zbog davanja neispravnog vagona ili se radi o pošiljateljevom krcanju u vagon koji je imao neku vidljivu manu.

Ad čl.40, par.2 /čl.31, par.1 CIM/

Jedina promjena u ovom dijelu sastoji se u tome što je bivših 50 Germinal franaka kao granica odgovornosti po kilogramu brutto težine oštećene ili manjkajuće robe zamijenjeno novom međunarodnom jedinicom, tzv. Posebnim pravima vučenja u iznosu od 17 Posebnih prava vučenja /što zapravo iznosi 51 Germinal franak/. Time se nije ništa promijenilo u visini odgovornosti željeznice iako je na samoj konferenciji bilo mnogo proturječnih prijedloga. Dok su naime neke države predlagale povišenje granice odgovornosti barem u iznosu kao prije 6. revizione konferencije, tj. 100 Germinal franaka po kilogramu argumentirajući to i nacionalno višim granicama odgovornosti /npr. SR Njemačka/ i općim inflacionim svjetskim kretanjima, dotle su druge države predlagale snižavanje tih granica u želji da se limiti odgovornosti izjednače u pojedinim granama prijevoza. Sada, naime, u cestovnom prijevozu prema CMR Konvenciji ta granica iznosi 8,33 Posebnih prava vučenja po kilogramu, a u još neprihvaćenim Hamburškim pravilima za pomorski prijevoz 2,5 Posebnih prava vučenja po kilogramu, odnosno 835 Posebnih prava vučenja po jedinici ili koletu. No, premda nominalno ne postoji nikakva promjena visine odgovornosti željeznice, morali bismo se zamisliti nad našim limitom odgovornosti koji još uvijek iznosi 200 dinara po kilogramu. Ako uzmemo u obzir da je početkom 1982. jedno Posebno pravo vučenja iznosilo 50 dinara, onda vidimo da su naše nacionalne granice odgovornosti željeznice preko četiri puta niže od konvencijskih.

Ad čl.43 /čl.34 CIM/

U par.1 novog članka znatno je pojednostavljena odšteta u slučaju prekoračenja roka isporuke. Naime, prema sadašnjoj stilizaciji čl.34, par.1 i par.2 CIM-a predviđa se dvovrsna naknada: jedna koja se dodjeljuje u slučaju prekoračenja roka isporuke kad šteta nije dokazana /iznosi jednu desetinu vozarine ili najviše 50 franaka po pošiljci/, i druga u slučaju dokazane štete od zakašnjenja kada odšteta ne može premašiti dvostruki iznos vozarine. Nova Konvencija ne poznaje više naknadu u slučaju nedokazane štete, koja je zapravo bila neka vrsta ugovorne kazne od koje, kako je praksa pokazala, nisu imali naročite koristi naručitelji prijevoza, nego daleko više pojedine privatne ustanove koje su se specijalizirale za reklamacije. Šteta, od prekoračenja roka isporuke, koja mora biti dokazana, limitirana je na trostruki iznos vozarine.

Novi par.6 dopušta željeznici da u slučaju kad je rok isporuke utvrđen na osnovi plana prijevoza, predvidi i druge načine odštete od onih iz par.1. Ta nova odredba, kad se radi o garantiranim rokovima isporuke, daje mogućnost željeznici da ili snizi ili povisi limite odgovornosti, ali dopušta također da u nekim slučajevima ponovno predvidi paušalne iznose naknade. Dispozitivnost umjesto kogentnosti i u ovom primjeru pokazuje nove tendencije u razvoju željezničkog prava.

Ad čl.44 /čl.37 CIM/

Prvi stavak ovog novog članka glasi: "Odšteta u slučaju namjere ili grube nemarnosti kada su gubitak, oštećenje, prekoračenje roka isporuke ili neizvršenje odnosno nepravilno izvršenje sporednih usluga predviđeni Jedinственим правилима, prouzročeni namjerom ili grubom nemarnošću

željeznice, ona mora ovlašteniku u potpunosti nadoknadi-
ti dokazanu štetu. U ovom tekstu kojeg smo potcrtali sa-
držana je značajna novina. Naime, sporedne usluge /kao
što su npr: posebne upute pošiljatelja, nedostatak prate-
ćih dokumenata uz robu, neizvršenje upravnih odredaba ti-
jekom putovanja/ imaju za posljedicu gubitak prava na
ograničenje odgovornosti, ukoliko se radi o namjeri ili
gruboj nemarnosti željeznice.

Drugi stavak identičan je sa stilizacijom CIM-a
/uz promjene citiranih članaka/ i kaže da će u slučaju
grube nemarnosti odšteta biti ograničena na dvostruke
iznose svota ograničene odgovornosti koje su predviđene
u čl.25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45. i 46. Pri tome
podsjecamo da u čl.30. i 33, par.5 buduće Konvencije pred-
viđene osnove odgovornosti ne zavise o krivnji željeznice.
No u svim ostalim slučajevima željeznica će odgovarati
ukoliko postoji njena krivnja. Dokaze o tome morat će pri-
donijeti imatelj prava. Ipak, mišljenja smo da će i u bu-
dućnosti ostati sporan pojam "gruba nemarnost" u sudskoj
praksi pojedinih zemalja. Zbog toga bi bilo znatno jedno-
stavnije da se na Diplomatskoj konferenciji ili brisao ili
definirao pojam "grube nemarnosti". Moglo se postupiti i
po maksimi iz rimskog prava "culpa lata dolo equiparatur".

Ad čl.66

U ovom članku koji ima naslov "Odstupanja" prihvaćen
je slijedeći tekst: "Odredbe Jedinostvenih pravila ne mogu
se primjenjivati protivno odredbama koje neke države moraju
donijeti u međusobnom prometu radi primjene nekih ugovora,
kao što su ugovori o Evropskoj zajednici za ugljen i čelik
i o Evropskoj ekonomskoj zajednici." Ovaj tekst je preuzet
iz III dijela Dodatnog protokola za CIM i CIV 1970. Jedina
promjena je u tome, što je tekst stiliziran tako da se pro-
širuje na sve međudržavne ugovore, a ova dva /o evropskim
zajednicama/ su navedena primjera radi.

V.F.