

## **PRAVILA UNCTAD/ICC ZA ISPRAVE MULTIMODALNOG PRIJEVOZA<sup>1</sup>**

Vesna Polić-Čurčić  
znanstveni suradnik

UDK 347.79:388.1/4:388.1/9  
stručni rad

11. lipnja 1991. Izvršni odbor Međunarodne trgovačke komore (ICC) usvojio je Pravila UNCTAD/ICC za isprave multimodalnog prijevoza. Rad na izradi Pravila pokrenuo je UNCTAD, koji je dobio mandat da, u suradnji s odgovarajućim privrednim strankama i međunarodnim tijelima, izradi novi komplet Pravila. U tu je svrhu oformljena zajednička Radna skupina UNCTAD-a i ICC-a<sup>2</sup>, koja je radila dvije godine pod predsjedanjem Jana Ramberga kao neutralnog predstavnika Međunarodnog pomorskog odbora (CMI). Pravila su dakle rezultat uspješne suradnje pomorskog privatnog sektora i jedne međunarodne organizacije.

I ova Pravila, kao i ranija Pravila ICC<sup>3</sup>, donose minimum standardnih uvjeta za ugovore o prijevozu koje sklapa poduzetnik multimodalnog prijevoza (multimodal transport operator — MTO). Takvi su ugovori vrlo praktični, naročito za prijevoz kontejnera, jer krcatelj ne mora sklopiti više unimodalnih prijevoznih ugovora sa svakim vozarom posebno, nego s jednim poduzetnikom sklopi jedan ugovor za cijeli prijevozni put (od vrata do vrata — door to door). Obvezu multimodalnog prijevoza robe najčešće preuzimaju vozaari koji inače obavljaju prijevoz jednim načinom prijevoza, ili špediteri, koji su svoju obvezu posredovanja, odnosno organiziranja prijevoza proširili tako da preuzimaju i odgovornost za cijeli prijevozni put kao vozaari. Praktično se poduzetnici multimodalnog prijevoza dijele prema tome da li za prijevoz robe koriste vlastite brodove ili ne — vessel-operating MTOs odnosno non-vessel-operating MTOs.

---

<sup>1</sup> Tekst Objašnjenja Pravila i samih Pravila, u engleskom izvorniku i hrvatskome prijevodu na str. 301—324.

<sup>2</sup> Delegacija ICC-a bila je ovako sastavljena: ICC — Švedski nacionalni odbor, ICC — Talijanski nacionalni odbor, BIMCO, CENSA, CMI, Konfederacija belgijskih špeditera, ESC, FIATA i ICS. U njoj su dakle bili zastupljeni i krcatelji i vozaari i špediteri.

<sup>3</sup> Jedinstvena pravila o ispravi mješovitog prijevoza Međunarodne trgovačke komore, 1973. odnosno 1975.

Svaki poduzetnik multimodalnog prijevoza može sastaviti vlastitu prijevoznu ispravu. Međutim, radi lakšeg odvijanja prijevoza i poslova vezanih uz prijevoz, nužno je da te isprave imaju neku zajedničku osnovu u obliku međunarodno dogovorenih pravila. Ovakva standardizacija najvažnijih odredaba koje reguliraju međunarodni multimodalni prijevoz, važna je ne samo za jasnoću odnosa između poduzetnika i krcatelja. Ona omogućava bankama da prihvate pojedine isprave multimodalnog prijevoza i da im priznaju prenosivost kao npr. teretnici. Ona je bitna i za osiguratelje, jer jasno i ujednačeno ocrtava opseg odgovornosti poduzetnika. S tim Pravilima nadalje moraju biti usklađena i Pravila za tumačenje trgovačkih izraza — Incoterms.

Radi boljeg i sveobuhvatnijeg reguliranja multimodalnog prijevoza usvojena je 1980. godine u okviru UNCTAD-a i Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe<sup>4</sup>. Međutim, ona je do sada od 30 ratifikacija potrebnih za stupanje na snagu prikupila samo 5, tako da se njena stvarna primjena ne može predvidjeti u bližoj budućnosti.

Kao osnova za izradu ovih Pravila uzeta su Pravila ICC-a o ispravi mješovitog prijevoza iz 1975, koja su dobar i široko prihvaćeni instrument, ali koje je bilo potrebno osuvremeniti, zatim pojedine teretnice koje su izrađene na osnovi tih Pravila (npr. FIATA-ina FBL ili BIMCO-ov COMBIDOC), kao i poslovni običaji. Gdje god je bilo moguće protegnuti unimodalni sustav odgovornosti na multimodalni prijevoz, koristilo se Haška i Haško-Visbyjska pravila.

Za razliku od Pravila iz 1975, ova se Pravila ne primjenjuju na svaki multimodalni prijevoz, nego samo kad se u ugovoru o prijevozu na njih poziva. Mogu se primijeniti na svaku kombinaciju multimodalnog prijevoza, bez obzira da li on sadrži pomorski dio ili ne. Da se je njihova primjena ograničila samo na prijevoz koji sadrži pomorski dio, kao što je bilo predlagano, javila bi se potreba za usvajanjem nekih drugih Pravila za »nepomorski« multimodalni prijevoz, pa cilj standardizacije ne bi bio postignut.<sup>5</sup>

Ugovaranjem primjene ovih Pravila stranke ne mogu izbjeći primjenu mandatornih odredaba međunarodnih konvencija ili nacionalnih prava. U skladu s time, ako se radi o lokaliziranoj šteti, tj. šteti za koju se zna da je nastala na određenom dijelu prijevoznog puta, za koji bi međunarodna konvencija ili obvezatno nacionalno pravo koji se na njega primjenjuju bili odredili drukčiju granicu odgovornosti da je za taj dio puta bio zaključen odvojen ugovor o prijevozu, granica poduzetnikove odgovornosti za takav gubitak ili oštećenje odredit će se prema odredbama te konvencije ili obvezatnog nacionalnog prava. Za nelokaliziranu štetu Pravila predviđaju dvije visine ograničenja — ako je prijevoz sadržao pomorski dio — isto kao u Haško-Visbyjskim pravilima, a ako nije, isto kao prema Konvenciji CMR.

<sup>4</sup> Engleski i hrvatski tekst u *Uporedno pomorsko pravo* 87/1980, str. 3.

<sup>5</sup> UNCTAD/ICC Draft Rules for Multimodal Transport Documents, 1. studenog 1990, str. 2.

Jednako kao pri donošenju Pravila ICC iz 1973. i 1975. poseban kamen spoticanja u izradi Pravila predstavljala je odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza za zakašnjenje. Prema Pravilima iz 1973. poduzetnik je odgovarao za štetu prouzročenu zakašnjenjem (različitu od gubitka ili oštećenja robe) do visine vozarine ili do vrijednosti robe, prema tome koji je iznos manji. Te se je odgovornosti poduzetnik mogao osloboditi ako u vrijeme izdavanja isprave kombiniranog prijevoza nije tu štetu razumno mogao predvidjeti ili ako je zakašnjenje bilo prouzročeno jednim od izričito nabrojanih događaja koji predstavljaju osnovu za oslobođenje od odgovornosti. Ovakvoj odgovornosti za zakašnjenje protivili su se upravo poduzetnici, uglavnom iz straha da će oni pošiljatelju morati nadoknaditi štetu iz zakašnjenja, koju onda neće moći regresirati od podvozara, pa su ova Pravila ubrzo morala biti revidirana.

Prema Pravilima iz 1975. poduzetnik je odgovoran za zakašnjenje samo ako je poznat dio prijevoznog puta na kojem je došlo do zakašnjenja, te ako bi za to zakašnjenje odgovarao i prema međunarodnoj konvenciji ili nacionalnom pravu koji bi se primijenili da je ovlaštenik zaključio odvojeni i izravni ugovor za taj dio prijevoza. Visina poduzetnikove odgovornosti ograničena je na visinu vozarine, ali se može ugovoriti i viša odgovornost. Ova je formula poduzetnicima bila prihvatljiva, pa su se ova Pravila uspjela održati preko petnaest godina.

U Radnoj skupini UNCTAD/ICC predstavnici krcatelja i špeditera željeli su da se i u nova Pravila unese odgovornost za zakašnjenje, dok su predstavnici vozara bili protiv.<sup>6</sup> U nacrt Pravila iz listopada 1990. ta je odgovornost bila unesena s ograničenjem do visine vozarine, no to je naišlo na tako jaku reakciju iz krugova vozara, da je u pitanje došao daljnji rad na izradi Pravila.<sup>7</sup> Početkom 1991. nađena je spasonosna kompromisna formula, prema kojoj će poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovarati za gubitak koji proizađe iz zakašnjenja u isporuci samo ako je pošiljatelj dao izjavu o interesu na pravovremenoj isporuci koju je poduzetnik prihvatio.

Pri izradi Pravila željelo se postići da ona budu univerzalno primjenljiva, bez obzira npr. na prirodu poduzetnika multimodalnog prijevoza, vrstu robe koja se prevozi, zemljopisno područje i sl. Zbog toga Pravila ne reguliraju neka pitanja koja su svojstvena samo određenim vrstama prijevoza odnosno nekim prijevoznim ugovorima. Pravila ne sadrže odredbe o slaganju kontejnera na palubu (optional stowage), o izabiranju puta (routing) — jer nekim poduzetnicima može odgovarati primjena klauzula »liberty«. Ne sadrže odredbe o vozarini i drugim davanjima, o privilegijima, klauzulu o obostranoj krivnji za sudar, kao ni odredbe o zajedničkoj havariji, jurisdikciji i arbitraži. Ova pitanja poduzetnici mogu regulirati odredbama u svojim prijevoznim ispravama na način koji im najviše odgovara.

<sup>6</sup> Hans Carl, The new UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, referat održan u Propeller Clubu u Ženevi u ožujku 1991, neobjavljeni tekst, str. 2.

<sup>7</sup> Ibid, str. 2—3.

Pravila UNCTAD/ICC počat će se primjenjivati od 1. siječnja 1992. Budući da ona, kao ni ranija Pravila, nisu međudržavni ugovor, svaki poduzetnik može primjenjivati ona pravila koja želi. Međutim, od ovog datuma Međunarodna privredna komora prestat će podržavati stara Pravila, što znači da će i npr. banke prihvaćati samo prijevozne isprave izrađene prema novim Pravilima.

Pravila će uskoro biti izdana u posebnoj publikaciji na engleskom, francuskom i španjolskom jeziku, ako je samo njihov engleski tekst vjerodostojan.

Zajednička Radna skupina UNCTAD-a i ICC-a neće nastaviti rad na izradi isprave multimodalnog prijevoza prema novim Pravilima, ali UNCTAD hoće jer je i to dio mandata koji je dobio. I taj će se rad obavljati u suradnji s privrednim strankama. Izradit će se standardni obrazac, tj. uzorak isprave multimodalnog prijevoza, kojem će poduzetnici opet sami morati dodati klauzule za ona područja koja Pravila ne reguliraju. Na osnovi novih Pravila i druge su organizacije pristupile izradi novih teretnica. Tako je npr. FIATA već u srpnju započela izradu novih klauzula za teretnicu FBL.

Ova su Pravila izrađena u skladu s relevantnim postojećim propisima, ispravama i običajima. Sastavljena su kvalitetno, pa bi po svome trajanju mogla nadmašiti dosadašnja Pravila. Pitanje je jedino da li će ih zbog stupanja na snagu Hamburških pravila 1. studenog 1992. godine trebati u bližoj budućnosti opet mijenjati.