

# HRVATSKA PRAVNA REVVIJA

## IZDVAJAMO!

Mr. sc. Zrinko Zrilić  
**ODGOVORNOST ZA RATNU  
ŠTETU I ŠTETU NASTALU  
USLIJED TERORISTIČKOG  
AKTA**

Zdravko Vukšić, dipl. iur.  
**PRAVNO I POREZNO  
ODREĐENJE PREHRANE  
RADNIKA**

Mr. sc. Miljenko Giunio  
**OVRHA NA NOVČANOJ  
TRAŽBINI**



SRETAN  
USKRSI!

3

OŽUJAK 2004.  
GODINA IV

# SADRŽAJ

## OBVEZNO PRAVO

Alen Golub, dipl. iur.

<b>NAKNADA NEMATERIJALNE ŠTETE ZA DUŠEVNE BOLOVE ZBOG SMRTI BLISKE OSOBE</b> .....	1
--	---

Mr. sc. Zrinko Zrilić

<b>ODGOVORNOST ZA RATNU ŠTETU I ŠTETU NASTALU USLIJED TERORISTIČKOG AKTA</b> .....	14
--	----

**I**

Mr. sc. Gordana Nikolić

<b>MULTILATERALNI IZVORI PRAVA MULTIMODALNOG TRANSPORTA</b> .....	26
---	----

Mr. sc. Zlatko Česić

<b>RAZLIČITA ZNAČENJA INSTITUTA "WARRANTY" U ENGLISKOM ZAKONODAVSTVU</b> .....	33
--	----

## OBVEZNO PRAVO I KAZNENO PRAVO

Berislav Matijević, dipl. iur.

<b>PRIJEVARA U GRAĐANSKOM I KAZNENOM PRAVU</b> .....	38
--	----

## RADNO PRAVO

Iris Gović, dipl. iur.

<b>PRAVNI POLOŽAJ OSOBA S INVALIDITETOM PREMA ZAKONU O RADU</b> .....	47
---	----

Prof. dr. sc. Marinko Đ. Učur

<b>POTREBE I MOGUĆNOSTI UREĐIVANJA DOKUPA MIROVINE U KOLEKTIVNIM UGOVORIMA</b> .....	53
--	----

## INFORMACIJSKO PRAVO

Mr. sc. Alen Rajko

<b>PRAVNI POLOŽAJ GLASNOGOVORNIKA</b> .....	59
---	----

## FINANCIJSKO PRAVO

Zdravko Vukšić, dipl. iur.

<b>PRAVNO I POREZNO ODREĐENJE PREHRANE RADNIKA</b> .....	68
--	----

## KAZNENO PRAVO

Mr. sc. Gordana Mršić

<b>DRAGOVOLJNI ODUSTANAK OD POČINJENJA KAZNENOG DJELA UZ OSVRT NA SLUČAJEVE IZ SUDSKE PRAKSE</b> .....	77
--	----

## PARNIČNI POSTUPAK

Mr. sc. Mladen Pavlović

<b>UTVRĐIVANJE STRANAČKE ISTINE U PARNIČNOM POSTUPKU S POSEBNIM OSVRTOM NA PRIMJENU NAČELA OTVORENOG PRAVOSUĐENJA</b> .....	83
---	----

## OVRŠNI POSTUPAK

Mr. sc. Miljenko A. Giunio

<b>OVRHA NA NOVČANOJ TRAŽBINI</b> .....	95
---	----

Berislav Matković, dipl. iur.

<b>OVRHA RADI NAPLATE POREZNOG DUGA</b> .....	112
---	-----

## ODGOVORI NA PITANJA

Dr. sc. Jadranko Crnić <b>NASLJEDNO PRAVO</b> .....	119
Iris Gović, dipl. iur. <b>RADNO PRAVO</b> .....	119

## PRIKAZI ZAKONA

Mr. sc. Srđan Šimac <b>ZAKON O MIRENJU - PRAVNI OKVIR ZA MIRENJE</b> .....	121
---	-----

## PRIKAZI KNJIGA

Dr. sc. Jadranko Crnić <b>RADNOPRAVNI STATUS POMORACA</b> - Autor: Prof. dr. sc. MARINKO Đ. UČUR .....	126
--	-----

---



---

**HRVATSKA PRAVNA REVIIJA br. 3 / 2004. - godina IV.**

## NAKLADNIK


**Inženjerski biro**

 Dioničko društvo za poslovne i računalne usluge  
10001 ZAGREB, Heinzelova 4a, P. P. 314

 Tel. 01/ 46 00 888, fax 01/ 46 50 366,  
e-mail: [ingbiro@ingbiro.hr](mailto:ingbiro@ingbiro.hr), <http://www.ingbiro.hr/>  
Žiro-račun: 2360000-1101243365 (Zagrebačka banka)  
Porezni broj: 3272010

## ZA NAKLADNIKA

Glavni direktor, mr. sc. Mladen Mlinarević

## NAKLADNIČKO VIJEĆE

 Prof. dr. sc. Jakša Barbić, Pravni fakultet, Zagreb,  
predsjednik Nakladničkog vijeća  
Snježana Bagić, dipl. iur., državni tajnik, Ministarstvo pravosuđa RH  
Dr. sc. Jadranko Crnić, predsjednik Ustavnog suda RH u mirovini  
Dr. sc. Marijan Ćurković, Croatia-osiguranje, Zagreb  
Prof. dr. sc. Mihajlo Dika, Pravni fakultet, Zagreb  
Vladimir Gredelj, dipl. iur., Udruga hrvatskih sudaca  
Branko Hrvatinić, dipl. iur., Županijski sud, Zagreb  
Ante Ilić, dipl. iur., Javnobilježnička komora  
Mr. sc. Mladen Mlinarević, Inženjerski biro d.d., Zagreb  
Marijan Ramušćak, dipl. iur., Vrhovni sud RH  
Mr. sc. Nenad Šepić, Visoki trgovački sud RH  
Prof. dr. sc. Jure Šimović, Pravni fakultet, Zagreb  
Mladen Turkalj, dipl. iur., Upravni sud RH  
Prof. dr. sc. Marinko Đ. Učur, Pravni fakultet, Rijeka  
Mr. sc. Slavko Zadnik, Državno odvjetništvo RH

## UREDNIŠTVO

## GLAVNI UREDNIK

Mr. sc. Hrvoje Momčinović

## ZAMJENICA GLAVNOG UREDNIKA

Marica Kuzmić, dipl. iur.

 UREDNICI Jasminka Hercigonja, dipl. iur.  
Vesna Peharda, dipl. iur.  
Krešimir Deban, dipl. iur.  
Ante Šumelj, dipl. iur.  
Neda Cicvarić, dipl. iur.

## LEKTOR

Snježana Jurišić, prof.

## PRIJEVOD SAŽETAKA

Ljiljana Rudeš, prof.

## GRAFIČKI UREDNIK:

Renzo Koren

Stručni članak UDK 339.542

Mr. sc. Gordana Nikolić\*

## MULTILATERALNI IZVORI PRAVA MULTIMODALNOG TRANSPORTA

*Multimodalnom transportu u Republici Hrvatskoj (kao i drugim tranzicijskim državama) još uvijek se ne posvećuje dovoljna teorijska pažnja, niti se praktično primjenjuju svi relevantni čimbenici koji utječu na razvoj transporta općenito, a posebno ovog oblika transporta. Upravo zbog pozitivnog utjecaja koji razvijen transportni sustav može imati na gospodarstvo jedne države, bilo je potrebno temeljito istražiti pravni okvir multimodalnog transporta, odnosno utvrditi mogućnosti njegova daljnjeg razvoja i sukladno tome predložiti adekvatna rješenja.*

*Kako bi se postigla što bolja kompatibilnost i povećala efikasnost prometnog sustava, u ovom članku su predloženi multilateralni izvori prava kao temelj efikasnog multimodalnog transporta.*

### 1. UVOD

Međunarodni multimodalni transport zbog svoje složenosti i značenja u međunarodnome i nacionalnim gospodarskim sustavima, potrebno je promatrati kao složeni dinamički i stohastički sustav. To je, zapravo, skup međusobno povezanih i međutjecajnih prometnotehnoloških aktivnosti (procesa, funkcija i poslova), direktnih i indirektnih sudionika, prometnih i drugih kadrova i tehničkih pomagala u njihovome radu i drugih elemenata u stalnom kretanju, mijenjanju i razvoju: tehničkotehnološkom, organizacijsko-ekonomskom i pravnom, koji omogućavaju da se od proizvođača iz države "A" do potrošača u državu "B", ili posredstvom države "C", manipulacija i transport robe izvrši brzo, sigurno i ekonomično s najmanje dva različita prijevozna sredstva i na temelju jedinstvenoga ugovora o prijevozu, odnosno jedne prijevozne isprave, a cjelokupni transportni pothvat izvršava ili organizira jedan operator transporta. Takvo sustavno definiranje međunarodnoga multimodalnog transporta sadrži sva bitna obilježja složenih, dinamičkih, ekonomskih, odnosno gospodarskih sustava.

Potpisivanjem Konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine., stvorene su pretpostavke za rješavanje brojnih

vitalnih pitanja multimodalnog transporta kao što su jedinstvene prijevozne isprave, operatori odnosno kadrovi, te primjena multimodalnog transporta, odnosno suvremenih transportnih tehnologija u tranzicijskim državama i državama u razvoju itd. Stoga bi se svi nacionalni propisi Republike Hrvatske vezani za multimodalni transport trebali uskladiti s ovom Konvencijom. Pitanje je samo vremena kada će Konvencija UN-a iz 1980. godine biti ratificirana, no za očekivati je da će značenje multimodalnog prava u realizaciji multimodalnog transporta u potpunosti doći do izražaja do planiranog ulasku Republike Hrvatske u Europsku uniju.

Iz takve problematike i problema istraživanja determiniran je i **predmet istraživanja: Istražiti i konzistentno utvrditi sve relevantne značajke i čimbenike multimodalnog transporta, a posebice temeljne pretpostavke za optimalno funkcioniranje multimodalnog transporta, te odrediti značaj međunarodnih pravnih izvora u razvoju multimodalnog transporta koji bi omogućio uključivanje Republike Hrvatske u europski prometni sustav.**

U okviru tako determiniranoga znanstvenog problema istraživanja i predmeta istraživanja postavljena je i **znanstvena hipoteza:** Znanstveno utemeljenim spoznajama o multimodalnome transportu, te njegovim pretpostavkama za optimalno funkcioniranje poput međunarodnih pravnih izvora moguće je predložiti smjernice za razvoj pravnih osnova multimodalnoga transporta kao čimbenika djelotvornog uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav.

Rezultati su istraživanja predočeni u šest međusobno povezanih dijelova. Poslije **Uvoda**, u drugom dijelu (**Međunarodni multimodalni transport kao sustav**), objašnjene su bitne značajke međunarodnog multimodalnog transporta kao dinamičkog i složenog sustava, u trećem dijelu (**Temeljne pretpostavke za optimalno funkcioniranje multimodalnog transporta**) kao što sam naslov govori pojašnjavaju se uvjeti potrebni da bi multimodalni sustav funkcionirao; u četvrtom dijelu (**Pojam, razvoj i značenje multimodalnog transporta**) dane su smjernice nastanka i značenja pravnih izvora; (**Perspektiva međunarodnog multimodalnog transporta**) naslov je petog dijela u kojem su pojašnjene mogućnosti koje pruža ovaj oblik transporta; u posljednjem dijelu (**Zaključku**) dana je sinteza rezultata istraživanja.

### 2. MEĐUNARODNI MULTIMODALNI TRANSPORT KAO SUSTAV

Sustav međunarodnog multimodalnog transporta je nužan za optimalno funkcioniranje nacionalnog i međunarodnog transportnog sustava, s time da se radi o prijevozu robe iz jedne zemlje u drugu korištenjem najmanje dva različita načina prijevoza, na osnovi jedinstvenog ugovora o prijevozu, tj. jedne prijevozne isprave te da sve potrebne radnje izvršava i organizira samo jedan operator transporta. Iz toga proizlazi da međunarodni multimodalni

\* Gordana Nikolić, Ekonomski fakultet u Rijeci.

transport zbog svoje važnosti i složenosti u međunarodnim i nacionalnim privrednim sustavima ima ulogu dinamičkog i stohastičkog sustava. Takav sustav omogućuje uspješno izvršenje manipulacije i prijevoza robe u zemlje proizvođača do zemlje potrošača ili posredstvom neke treće zemlje.

Pod uspješnim izvršenjem podrazumijeva se da manipulacija i transport robe, odnosno cjelokupni transportni pothvat bude izvršen ili organiziran brzo, uspješno i ekonomično od strane jednog operatora transporta i na osnovi jednog ugovora o prijevozu, tj. jedne prijevozne isprave.

Najvažnija obilježja složenog dinamičkog i stohastičkog sustava, a time i sustava međunarodnog multimodalnog transporta sastoje se u: cilju, aktivnostima, strukturi, ulaznim i izlaznim varijablama, pravilima ponašanja, okruženju, informacijama, dinamičnosti, složenosti, upravljivosti, rezultatu i dr.

Navedena obilježja treba uvijek uzeti u obzir kada se pristupa analizi međunarodnog multimodalnog transporta kao sustava, pa će ovdje biti navedeni i objašnjeni samo neki od važnijih elemenata toga sustava, kao što su:

1) **Osnovni cilj** sustava međunarodnog multimodalnog transporta moguće je ostvariti samo uz uvjet da postoji jedinstven ugovor o prijevozu robe, odnosno jedna prijevozna isprava. To znači da će se ispunjenjem ovog uvjeta omogućiti ostvarenje osnovnog cilja, tj. manipulacije i prijevoza robe od zemlje proizvođača do zemlje krajnjeg korisnika na kvalitetan, siguran, ekspeditivan, stručan i ekonomičan način i to sve posredstvom jednog **operatora multimodalnog transporta**.

2) Da bi se mogao ostvariti osnovni cilj sustava međunarodnog multimodalnog transporta, potrebni su mnogi **poslovi** u prijevoznom lancu od zemlje proizvođača do zemlje krajnjeg potrošača, kao i **prometni procesi** povezani s pakiranjem, obilježavanjem i manipuliranjem robom.

3) Na funkcioniranje sustava međunarodnog multimodalnog transporta utječe njegova **struktura** koja je vrlo složena. Ta struktura može pozitivno ili negativno utjecati na sam tok funkcioniranja sustava, a najbolje je vidljiva s aspekta otpremnog i prijemnog špeditera u tokovima roba u multimodalnom transportu. U vanjskotrgovinskom sustavu, prilikom prijevoza robe od zemlje proizvođača do zemlje potrošača, može doći do uključivanja većeg broja sudionika i njihovih organizacijskih jedinica koji na takav način znatno umnožavaju strukturu sustava međunarodnog multimodalnog transporta.

4) Da bi sustav međunarodnog multimodalnog transporta mogao optimalno funkcionirati, djelovanje njegovih sastojnih elemenata mora biti uređeno **nacionalnim, bilateralnim i multilateralim pravnim izvorima, raznim uzancama i običajima te općim uvjetima**. Međutim, kako do danas još nije stupila na snagu Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine, u praktičnoj primjeni ovog sustava pojavljuju se

problemi u pravnom reguliranju odnosa, tj. prava, obveza i odgovornosti stranaka koje su uključene u ovaj sustav.

5) Posebnu važnost u optimalizaciji sustava međunarodnog multimodalnog transporta imaju **kvalitetne informacije** koje se razmjenjuju u komuniciranju između informacijskog sustava operatora multimodalnog transporta i osnovnih informacijskih (pod)sustava integralnog informacijskog sustava multimodalnog transporta, kao što su: (pod)sustav proizvodnje, (pod)sustav unutarnje i vanjske trgovine, (pod)sustav prijevoznika, (pod)sustav robnotrgovinskih centara, (pod)sustav međunarodne špedicije, (pod)sustav pomorskih i zrakoplovnih agenata, carinski (pod)sustav, (pod)sustav osiguravajućih društava, (pod)sustav ugovorne i javnopravne kontrole, bankarski (pod)sustav, controlling (pod)sustav i ostali (pod)sustavi. Da bi se u cjelokupnom reprodukcijском procesu od proizvodnje preko raspodjele i razmjene do potrošnje robe omogućili optimalni tokovi roba, potrebna je prisutnost ulaznih, internih i izlaznih informacija, tj. optimalnih tokova informacija kao i niz aktivnosti, spoznaja, teorija i zakona. Iz toga proizlazi da su osnovna načela logistike jedan od osnovnih elemenata za tehničkotehnološku i organizacijskoekonomsku optimalizaciju sustava multimodalnog transporta.

### 3. TEMELJNE PRETPOSTAVKE ZA OPTIMALNO FUNKCIONIRANJE MULTIMODALNOG TRANSPORTA

Osnovne pretpostavke potrebne za optimalno funkcioniranje multimodalnog transporta prije svega su: primjena multilateralnih prometnopravnih izvora; primjena jedinstvene prijevozne isprave (dokumenta) u multimodalnom transportu stvari; izbor operatora multimodalnog transporta; i primjena jedinstvenih tarifa u multimodalnom transportu.

#### 3.1. Primjena multilateralnih prometnopravnih izvora

Optimalno funkcioniranje sustava međunarodnog multimodalnog transporta pretpostavlja primjenu multilateralnih prometnopravnih izvora, kao što su: **Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem iz 1978. godine i Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine**.

Znatno tehničko-tehnološki napredak u pomorskom transportu, kao i dugogodišnja nastojanja zemalja u razvoju da se izgradi nov, pravedan i ravnopravan odnos između brodarar i korisnika prijevoza, doveli su do rada na Konvenciji kojom su trebala biti zamijenjena "Haška" i "Vysbyjska" pravila. Na Diplomatskoj konferenciji UN koja je održana 31.3.1978. godine u Hamburgu donesena je i potpisana Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem. Ova Konvencija još se naziva i **Hamburška pravila**.

Dana 1.2.1992. godine stupila je na snagu Konvencija UN o prijevozu robe morem i to prema mišljenju Transportnog odjela Konferencije UN za trgovinu i razvoj (UNCTAD), osnovane 1964. godine sa sjedištem u Ženevi. Do stupanja na snagu Konvenciju je ratificiralo dvadeset ugovornih članica, a u ratifikaciji su sudjelovale: Barbados, Bocvana, Burkina Faso, Čile, Egipat, Gvineja, Kenija, Libanon, Lesoto, Mađarska, Malavi, Maroko, Nigerija, Rumunjska, Senegal, Sijera Leone, Tunis, Uganda, Tanzanija i Zambija.

Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe (MT Konvencija) usvojena je konsenzusom na Diplomatskoj konferenciji 24. svibnja 1980. godine u Ženevi. Završni akt Konvencije je potpisalo 78 zemalja. Međutim, Konvencija nije stupila na snagu, jer je ratifikaciju izvršilo samo 7 ugovornih članica, a za stupanje na snagu nužno je da bude ratificirana od 30 članica. Ova se Konvencija temelji na Hamburškim pravilima koja su nedavno stupila na snagu, pa u tome treba tražiti razlog njenog sporog ratificiranja. Stupanjem na snagu MT-Konvencije omogućilo bi se rješavanje mnogih važnih pitanja multimodalnog transporta, kao što su:

- 1) pitanje jedinstvene prijevozne isprave,
- 2) pitanje operatora,
- 3) pitanje kadrova koji moraju biti visokoobrazovani i iskusni,
- 4) pitanje primjene multimodalnog transporta u zemljama u razvoju i dr.

Prema **Konvenciji Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe**, osnovna obilježja međunarodnog multimodalnog transporta su:<sup>1</sup>

- 1) Operator multimodalnoga transporta i primatelji robe nalaze se u dvije različite države.
- 2) Prijevoz robe obavlja se najmanje dva različita prijevozna sredstva, odnosno u takvome transportnom procesu sudjeluju najmanje dvije različite grane prometa.
- 3) Cjelokupni transportni pothvat odvija se na osnovi samo jednog ugovoru o prijevozu.
- 4) Cjelokupni proces međunarodnoga multimodalnog transporta izvršava ili organizira operator multimodalnoga transporta (tj. Multimodal Transport Operator - skr. MTO). Najčešće je to međunarodni špediter koji ujedinjuje djelatnosti špeditera i prijevoznika.
- 5) Prethodno naveden ugovor sklapa operator multimodalnoga transporta s pošiljateljem robe.
- 6) Za cjelokupni pothvat međunarodnoga multimodalnog transporta ispostavlja se ili pribavlja samo jedna isprava o prijevozu robe (npr. FBL - NEGOTIA-

BLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING).

### 3.2. Primjena jedinstvene prijevozne isprave (dokumenata) u multimodalnom transportu

Posljednja dva desetljeća, razne međunarodne organizacije, a među njima najznačajnije UNCTAD i FIATA (Međunarodni savez špediterskih udruženja) ulažu velike napore u izradi jedinstvene isprave o prijevozu robe u multimodalnom transportu. Prva zaslužna organizacija koja je izdala prvu jedinstvenu ispravu o prijevozu robe je bila **FIATA**, i to 1970. godine. Radilo se o **FIATA-teretnici za kombinirani transport (skr. FBL)**. Puštena je u praktičnu primjenu od 1971. godine, da bi zatim 1982. i 1984. godine bila revidirana. S obzirom na to da se ukazala potreba za izdavanjem nove varijante FIATA-teretnice za multimodalni transport s primjenom novih Standardnih uvjeta temeljenih na pravilima UNCTAD/ICC za isprave u multimodalnom transportu, **FIATA je 1992. godine izdala najnoviju varijantu FIATA-teretnice** koja je u najvećoj mjeri usklađena s odredbama Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu (1980.), osim nekih suštinskih razlika koje zahvaćaju odgovornost operatora multimodalnog transporta. Osim FIATE, postoje još dvije organizacije koje su uložile mnogo zajedničkih napora da bi izdale 1977. prijevoznu ispravu "**COMBIDOC**". To su bile **BIMCO** (Baltička i međunarodna pomorska organizacija, sa sjedištem u Kopenhagenu, osnovana 1965.) i **INSA** (Međunarodno udruženje brodovlasnika osnovano 1970. Osim prijevozne isprave "**COMBIDOC**", BIMCO je 1971. izdao prijevoznu ispravu "**COMBICON BILL**". Obje isprave "**COMBIDOC**" i "**COMBICON BILL**" bile su prihvaćene i preporučene za primjenu od Međunarodne trgovinske komore iz Pariza. Međutim, nisu bile primjenjivane u široj praksi kako se očekivalo, već vrlo rijetko, a to iz razloga što su brodari bili skloniji izdavanju vlastitih prijevoznih isprava, odnosno teretnica.

Budući da "**Combidoc**" nije zadovoljavao zahtjeve Pravilnika UNCTAD/ICC o dokumentima za multimodalni transport, BIMCO je izvršio reviziju tog dokumenta i 1995. godine izdao novu prijevoznu ispravu s nazivom "**MULTIDOC '95'**" (tj. Multimodal Transport Bill of Lading). Radi se o "**Teretnici za multimodalni transport**", koja je vrijednosni papir, prenosiva je i utrživa. Na poledini **MULTIDOC-a** tiskani su Standardni uvjeti koji se temelje na Pravilima UNCTAD/ICC za isprave o multimodalnom prijevozu. "**ULTIDOC '95'**" ima 25 klauzula, a najvažnije su: primjena teretnice, zastara o isporuci pošiljke, sudbenost i primjena prava, odgovornost operatora multimodalnog transporta, ograničenje odgovornosti operatora, vozari- na i troškovi.

Istovremeno s izdavanjem prijevozne isprave "**MULTIDOC '95'**", BIMCO je izdao sličnu prijevoznu ispravu koja se zove "**MULTIWAY BILL '95'**" (tj. Multimodal Transport WayBill). Radi se o "**Brodskom teretnom listu za multi-**

<sup>1</sup> Više o tome cf.: 1) Grabovac, I.: **Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980.**, s komentarom, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, svezak 17, Split, 1981., i 2) Zelenika, R.: **Prometni sustavi, Tehnologija - Organizacija - Ekonomika - Logistika - Menadžment**, Ekonomski fakultet, Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., p. 58.

modalni transport" koji je gotovo identičan "MULTIDOC-u '95", ali s razlikom da nije vrijednosni papir, tj. nije utrživ i ne može se prenositi indosamentom.

### 3.3. Izbor operatora multimodalnog transporta

Jedna od osnovnih pretpostavki za optimalno funkcioniranje multimodalnog transporta je izbor operatora multimodalnog transporta, iako njegov izbor predstavlja jedan od bitnih problema zbog prisutnosti brojnih sudionika u multimodalnom transportu. Pod "izborom operatora" podrazumijeva se izbor osobe koja djeluje u svojstvu organizatora, koordinatora i izvršitelja cjelokupnog "paketa usluga". U praksi se u tom svojstvu javljaju brojni međunarodni špediteri, pomorski prijevoznici i pomorski agenti. Međutim, ako se pristupi analizi svih radnji koje su potrebne da operator izvrši tu visoko zahtjevnu zadaću u međunarodnom multimodalnom transportu, dolazi se do zaključka da najviše uvjeta imaju međunarodni špediteri da udovolje svim visoko zahtijevanim uvjetima i da na zadovoljavajući način preuzmu ulogu suvremenog operatora cjelokupnog prijevoznog procesa "od vrata do vrata".

Takvu tvrdnju potkrepljuju brojne činjenice koje omogućuju međunarodnom špediteru da dobije kompletan status operatora međunarodnog multimodalnog transporta, a među najvažnije spadaju:

- 1) Međunarodni špediter posjeduje brojne kadrove koji profesionalno izvršavaju organizaciju otpreme na svim vrstama transportnih putova, te također otpremu, dopremu i provoz roba svim vrstama transportnih sredstava. Jednom riječju može se reći da njegovi kadrovi, osim što su visoko obrazovani posjeduju i dugogodišnje iskustvo na operativnim poslovima te kreativnost rukovodećeg kadra različitih struka i zvanja.
- 2) Međunarodni špediter posjeduje značajan financijski kapital u obliku obrtnih sredstava i sredstava proširene reprodukcije, potrebnih za efikasno komuniciranje u svakodnevnom radu sa svim sudionicima multimodalnog transporta. Upotrebljava veliki broj suvremenih sredstava, kao npr. telefoni, telefaksi, elektronska pošta, računari, teletekstovi (...).
- 3) Međunarodni špediter posjeduje prijevozna i prekrcajna sredstva i to vlastita ili zakupljena i značajan kontejnerski fond, te je na taj način u velikoj prednosti u odnosu na druge sudionike u međunarodnom multimodalnom transportu. Međunarodni špediter udovoljava zahtjevu sigurnog, brzog, kvalitetnog i racionalnog prijevoznog procesa "od vrata do vrata" i to zahvaljujući održavanju kontinuiteta u praćenju i poznavanju prednosti i nedostataka svih suvremenih tehnologija transporta.
- 4) Međunarodni špediter posjeduje sustav organizacijskih jedinica, vlastitih i tuđih koji uvijek mora optimalno funkcionirati u zemlji i inozemstvu obuhvaćajući sve prijevozne pravce na kojima se vrši i organizira prijevoz robe.

Međunarodni špediter posjeduje izgrađen integralni

informatijski sustav koji mora biti kompatibilan s informatijskim sustavima u domaćem i međunarodnom prometnom, vanjskotrgovinskom i gospodarskom sustavu.

Operator međunarodnoga multimodalnog transporta prema spomenutoj koncepciji preuzima odgovornost za cjelokupno izvršenje transportnog procesa "od vrata do vrata", "od skladišta do skladišta", "od terminala do terminala", a u logističkom smislu "od sirovinke baze do potrošača". On je nalogodavatelj i u onim slučajevima kada se služi i drugim vozarima i osobama u dugim i složenim transportnim lancima. U multimodalnom transportu nije bitno koristi li se operator u izvršavanju transportnih zadataka vlastitim prijevoznim sredstvima ili u internim odnosima pod ugovaranja organizira cjelokupni prijevozni proces "od vrata do vrata". U međunarodnom multimodalnom transportu jedan je od osnovnih problema, s obzirom na brojne sudionike u njemu, izbor operatora, tj. organizatora, koordinatora i izvršitelja cjelokupnog "paketa usluga" u prijevoznom procesu, odnosno transportnom pothvatu. Kao operatori multimodalnog transporta na tržištu mogu se pojaviti međunarodni špediteri, pomorski brodari, prometni agenti itd.

Temeljno rješenje optimalizacije sustava multimodalnog transporta ili općenito prometnoga sustava, zasniva se na učinkovitoj kooperaciji, koordinaciji, kompatibilnosti i komplementarnosti operatora transportnog pothvata, ali i drugih aktivnih sudionika (i elemenata) u procesu proizvodnje prometne usluge. Stoga, operator multimodalnog transporta mora raspolagati znanjem i informacijama o pojedinim oblicima racionalizacije manipuliranja i prijevoza robe u multimodalnom transportu. On u detalje treba poznavati suvremene transportne tehnologije i njihove mogućnosti za multimodalni prijevoz. Pri tomu mora voditi računa o prirodi tereta koji se prevozi, zatim o zemljopisnom položaju otpremnog i dopremnog mjesta, kao i o brzini samog prijevoza robe, a osobito o cijeni, vozarini i troškovima prijevoza.

Kompatibilnost i komplementarnost najvažnijih vrsta operatora multimodalnoga transporta zasigurno je i neprijeporno, jedna od najvažnijih pretpostavki optimalizacije hrvatskog prometnog sustava:

- Mega operatori multimodalnoga transporta objedinjuju sva bitna obilježja mega prijevoznika. Za njih je karakteristično da su nositelji cjelokupnog transportnog pothvata u kojemu aktivno sudjeluje više prijevoznika (i mega i/ili "niša" prijevoznika) iz više različitih grana prometa, imaju vlastite prijevozne kapacitete nosivosti cca 100.000 TEU ili da mogu angažirati tuđa prijevozna sredstva i opremu takve nosivosti. Mega operatori multimodalnoga transporta bez obzira radi li se o pomorskim ili nepomorskim prijevoznicima kao operatorima multimodalnog transporta, dominiraju u proizvodnji prometne usluge na svim najvažnijim svjetskim prometnim koridorima.
- "Niša" operatori multimodalnog transporta, neovisno o tome radi li se o pomorskim ili nepomorskim prije-

voznici kao operatorima multimodalnog transporta imaju svoje brojne komparativne prednosti u odnosu na mega jer su oni vrlo fleksibilni. U pravilu su specijalizirani za transportne pothvate određenih vrsta tereta, a djeluju kao nadopuna ili "produžena ruka" mega operatora na određenim prometnim koridorima. Time "niša" operatori bitno, izravno i pozitivno utječu na optimalizaciju prijevoznih procesa lokalnog značenja (tj. na priključcima glavnih prometnih kondora), ali i istodobno bitno, neizravno i pozitivno utječu na optimalizaciju prijevoznih procesa na svjetskim koridorima na kojima dominiraju mega operatori multimodalnog transporta.

Analizirajući funkcije svih sudionika multimodalnog prijevoza dolazi se do spoznaje da međunarodni špediter ima najviše uvjeta da se razvije u suvremenog operatora cjelokupnog prijevoznog pothvata "od vrata do vrata". Organizirajući ovaj prijevoz međunarodni špediter obavlja djelatnost koja u sebi sadrži relevantne značajke, odnosno elemente međunarodne špedicije i međunarodnog transporta. Iz toga špediterova djelovanja proizlazi da je on doista najpogodnija osoba za operatora multimodalnog prijevoza, iz osnovnoga razloga što on organizirajući ovaj oblik transporta obavlja sve poslove kojima se zapravo profesionalno bavi. Međunarodni špediter, kao izdavatelj FIATA - teretnice za multimodalni transport (FBL) preuzima obvezu da će izvršiti ili osigurati izvršenje međunarodnog multimodalnog prijevoza robe.

Stoga on, prema uvjetima FIATA - teretnice<sup>2</sup> odgovara za radnje i propuste svih sudionika čijim se uslugama stvarno služio u izvršenju MT u obliku tzv. forfaitnog (stalnog) stava. Ta karakteristika može biti vrlo dragocjen element u određivanju prodajne cijene za pošiljatelja (izvoznika) odnosno kupovne cijene za primatelja (uvoznika).

#### 4. POJAM, RAZVOJ I ZNAČENJE PRAVA MULTIMODALNOG TRANSPORTA

Razvitak proizvodnje i razmjene dobara u prometu, uvjetovalo je korištenje transportnih sredstava na način da sirovine i gotovi proizvodi stignu "od vrata do vrata", odnosno od proizvođača do potrošača, i to u prvom redu u kontejnerima, paletama, odnosno u posebnim napravama za spremanje ili konsolidiranje tereta.

U prometnoj revoluciji najznačajniji je bio **sustav integralnog prijevoza**, temeljen na skupljanju prijevoznih jedinica, koji je zahtijevao koordinaciju svih potrebnih oblika u prijevoznom lancu i kao takav dobio naziv mješoviti ili kombinirani transport. Kasnije, tijekom razvoja, kombinirani tran-

sport je zamijenjen izrazima integralni, intermodalni, a danas općeprihvaćenim **multimodalni transport**.

Usvojeni izraz multimodalni transport postaje sinonim za mnogonačinski prijevoz. Ako se multimodalni transport obavlja raznim prijevoznim sredstvima, a pri tome se primjenjuje samo jedan propis, multimodalni transport postaje jedinstven s pravnog gledišta.

Potreba za međunarodnim unifikacijskim rješenjem problema multimodalnog transporta osjeća se intenzivnije od polovice 60-ih godina, kao posljedica naglog razvitka kontejnerskog prometa. Na Nacrtu takvog međunarodnog ugovora radio je **Međunarodni pomorski odbor**, a početkom 1971. međunarodnu unifikaciju prava preuzimaju specijalizirane organizacije Ujedinjenih naroda. Tako je, **Međunarodna pomorsko-savjetodavna organizacija (IMCO, sada IMO)** pripremila Nacrt konvencije 1971. u suradnji s Ekonomskom komisijom UN za Europu. Nacrt nije imao uspjeha i na osnovi rezolucije ekonomskog i socijalnog vijeća UN iz 1973., UNCTAD nastavlja rad na unifikaciji međunarodnih mješovitih prijevoza. Rezultat je Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe koja je prihvaćena u Ženevi 24. svibnja 1980. Međunarodna konvencija iz 1980. uspjela je normirati multimodalni transport jednim dokumentom, pri čemu nije bilo moguće izbjeći utjecaj Hamburgskih pravila iz 1978. na koja se oslanjaju mnoga rješenja ove Konvencije.

**Predmet prava multimodalnog transporta** je definiran Konvencijom UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe. Time je obuhvaćeno niz pitanja koja se tretiraju kao predmet prava multimodalnog transporta, a među njima najhitnija su: **područje primjene Konvencije, problemi određivanja subjekata i objekata, isprava i odgovornost operatora pri prijevozu robe**. Od tih pitanja, središnje mjesto ima odgovornost operatora. Osnovna namjera pri stvaranju Konvencije bila je definiranje subjekta - organizatora multimodalnog transporta, čija će se odgovornost protezati na cijeli prijevozni put. Na taj način, posebna pažnja se pridaje obvezama, pravima i odgovornosti operatora multimodalnog transporta.

Pojam multimodalnog transporta podrazumijeva prijevoz robe "od vrata do vrata" u nadležnosti jednog jedinog transportnog operatera. Iako koncept multimodalnog transporta nije sasvim nov, značajniji razvoj započeo je s kontejnerskom revolucijom 50-tih prošlog stoljeća, odnosno sve većim porastom međunarodne trgovine.<sup>2</sup>

Pravni izvori multimodalnog prava reguliraju odnose između aktivnih sudionika prisutnih u multimodalnom transportu. Kao multilateralni izvori prava multimodalnog transporta javljaju se:

1) **Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine s Protokolima o izmjeni iz 1968. i 1979. godine** (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading*). Ta Konvencija je izrađena prema pravilima koje je sastavilo Udruženje za međunarodno pravo (ILA) 1921.

<sup>2</sup> FIATA - Međunarodni savez špediterskih udruženja osnovan je u Beču svibnja 1925. On je do danas izdao i uveo u uporabu 6 dokumenata. To su: 1) FCR - Špediterova potvrda primitka, 2) FCT - Špediterova transportna potvrda, 3) FWR-FIATA skladišna potvrda, 4) FIATA SDT - Potvrda pošiljatelja o prijevozu opasnih roba, 5) FIATA-teretnica za kombinirani transport (FBL), 6) FIATA - teretnica za multimodalni transport (FBL), cf. [www.fiata.com](http://www.fiata.com).



godine u Haagu, pa se stoga naziva i Haška pravila. Potpisana je 25.8.1924. godine u Bruxellesu, iz čega je proizašao još jedan naziv - Bruxelleska konvencija. Ratificirao ju je velik broj zemalja, međutim, ne i dovoljan broj zemalja u razvoju. Odredbe Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici temelje se na kompromisnim načelima brodarka i korisnika prijevoza. Razložne revizije temelje se na brzom, tehničko-tehnološkom razvitku pomorskog transporta, te želi zaštititi interese vlasnika tereta pomoću međunarodnih pravnih instrumenata. Na Bečkoj konferenciji održanoj 1959. godine i Stockholmskoj konferenciji iz 1963. godine, izvršene su izmjene ove Konvencije od strane Međunarodnog pomorskog odbora (CMI). 23.2.1968. godine potpisan je Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici (*Protocol to amend the International Convention For the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading*) - Vysbyjska pravila. Naime, 21. 12. 1979. godine u Bruxellesu je izvršena druga revizija ove Konvencije te je formuliran Protokol o izmjenama Međunarodne konferencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, donesenih 25.8.1924., a koja su bila izmijenjena Protokolom 23.2.1968.

### 2) Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem iz 1978. godine.

Znatan tehničko-tehnološki napredak u pomorskom transportu, kao i dugogodišnje nastojanje zemalja u razvoju da se izgradi nov, pravedan, ravnopravan odnos između brodarka i korisnika prijevoza, doveli su do rada na Konvenciji kojom su trebala biti zamijenjena Haška i Vysbyjska pravila. Na diplomatskoj konferenciji Ujedinjenih naroda koja je održana 31.3.1978. godine u Hamburgu donesena je i potpisana Konvencija o prijevozu robe morem koja se naziva i Hamburška pravila. Prema preporuci u posebnoj rezoluciji, Konvencija je unijela radikalne promjene mnogih načela koja su se temeljila na tradicionalnoj primjeni Haških pravila, te u odnosu na ranije međunarodne pravne instrumente primijenila i nova rješenja kao što je: uvođenje brodarkove odgovornosti za greške u plovidbi i rukovanju brodom.

### 3) Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. godine.

Temeljem posebne rezolucije Generalne skupštine UN, UNCTAD je sazvao Međunarodnu diplomatsku konferenciju u Ženevi radi razmatranja i prihvaćanja Nacrta konvencije o međunarodnom multimodalnom transportu. Konferencija je radila u dva nastavka, od 12. do 30. studenog 1979. i od 8. do 24. svibnja 1980. Na završetku zasjedanja 24. svibnja 1980. konsenzusom je usvojena Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Da bi konvencija stupila na snagu potrebno je da 30 država kod Glavnog tajnika UN položi ispravu o ratifikaciji. Do danas je to učinilo samo 9 država: Meksiko (1982.), Čile (1982.), Malivi (1984.), Senegal (1984.), Ruanda (1987.), Zambia (1991.), Maroko (1993.), Gruzija (1996.), Burundija (1998.). Norveška i Venezuela potpisale su Konvenciju, ali još čekaju njenu ratifikaciju.

### Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom transportu sadrži:

Preambulu

I. Opće odredbe

II. Isprave

III. Odgovornost operatora multimodalnog transporta

IV. Odgovornost pošiljatelja

V. Zahtjeve i tužbe

VI. Dodatne odredbe

VII. Carinska pitanja pravila o teretnici

VIII. Završne odredbe i

Dodatak: Odredbe o pitanjima carina u međunarodnom multimodalnom transportu.

Prema ovoj Konvenciji međunarodni multimodalni transport je prijevoz robe pomoću najmanje dva različita načina prijevoza, tj. dvije različite grane prometa iz jedne države u kojoj je operator preuzeo robu na otpremu do mjesta isporuke robe koje mora biti u drugoj državi, a sve na osnovi ugovora o multimodalnom transportu, koji obvezuje operatora da uz naplatu vozarine izvrši posao međunarodnog multimodalnog transporta.

Iako ima još niz neriješenih pitanja vezanih za njenu praktičnu primjenu, Konvencija je svim svojim rješenjima, ipak doprinijela velikom napretku u međunarodnom prometnom pravu.

## 5. PERSPEKTIVA MEĐUNARODNOG MULTIMODALNOG TRANSPORTA

U suvremenoj prometnoj i transportnoj teoriji i praksi najčešće i najviše se upotrebljava pojam multimodalnog transporta.

Stručnjaci prometa i transporta jedinstveni su u mišljenju da će se u budućnosti dominantno koristiti pojam multimodalni transport, dok će pojam kombinirani transport sve više gubiti na značenju i izlaziti iz upotrebe.

Razvitak proizvodnje i razmjene dobara u prometu, uvjetovalo je korištenje transportnih sredstava na način da sirovine i gotovi proizvodi stignu "od vrata do vrata", odnosno od proizvođača do potrošača, i to u prvom redu u kontejnerima, paletama, odnosno u posebnim napravama za spremanje ili konsolidiranje tereta.

U prometnoj revoluciji najznačajniji je bio **sustav integralnog prijevoza**, temeljen na skupljanju prijevoznih jedinica, koji je zahtijevao koordinaciju svih potrebnih oblika u prijevoznom lancu i kao takav dobio naziv mješoviti ili kombinirani transport.

Kasnije, tijekom razvoja, kombinirani transport je zamijenjen izrazima integralni, intermodalni, a danas općeprihvaćenim **multimodalni transport**. Usvojeni izraz multimodalni transport postaje sinonim za mnogonačinski prijevoz.

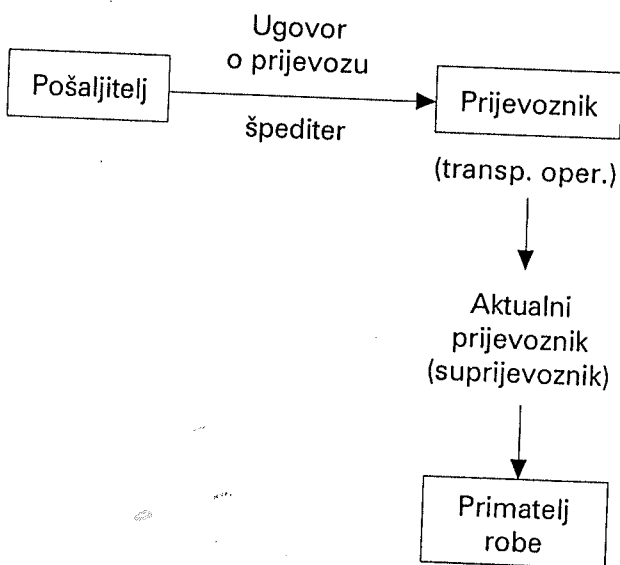
Ako se multimodalni transport obavlja raznim prijezovnim sredstvima, a pri tome se primjenjuje samo jedan propis, on s pravnog gledišta postaje jedinstven.

Međunarodni multimodalni transport zbog svoje važnosti i složenosti u međunarodnim i nacionalnim privrednim sustavima ima ulogu dinamičkog i stohastičkog sustava. Takav sustav omogućuje uspješno izvršenje manipulacije i prijevoza robe u zemlje proizvođača do zemlje potrošača ili posredstvom neke treće zemlje.

Pod uspješnim izvršenjem podrazumijeva se da manipulacija i transport robe, odnosno cjelokupni transportni pothvat bude izvršen ili organiziran brzo, uspješno i ekonomično od strane jednog operatora transporta i na osnovi jednog ugovora o prijevozu, tj. jedne prijevozne isprave.

Najvažnija obilježja složenog dinamičkog i stohastičkog sustava, a time i sustava međunarodnog multimodalnog transporta sastoje se u: cilju, aktivnostima, strukturi, ulaznim i izlaznim varijablama, pravilima ponašanja, okruženju, informacijama, dinamičnosti, složenosti, upravljivosti, rezultatu i dr. Sljedeća shema prikazuje sudionike međunarodnog multimodalnog transporta.

Schema 1: Sudionici multimodalnog transporta



Izvor: Economic Commission for Europe: Terminology of combined transport, United Nation, New York and Geneva, 2001., p. 28.

## 6. ZAKLJUČAK

Za optimalno funkcioniranje nacionalnog i međunarodnog transportnog sustava nužan je **sustav međunarodnog multimodalnog transporta**.

Međunarodni multimodalni transport označava prijevoz robe iz jedne zemlje u drugu korištenjem najmanje dva različita načina prijevoza, koji se odvija na osnovi jedinstvenog ugovora o prijevozu odnosno jedne prijevozne isprave, te ga izvršava i organizira samo jedan operator transporta.

Optimalno funkcioniranje multimodalnog transporta zahtijeva određene pretpostavke kao što su: **primjena multilateralnih prometnopravnih izvora, primjena jedinstvene prijevozne isprave (dokumenta), izbor operatora multimodalnog transporta, i primjena jedinstvenih tarifa u multimodalnom transportu**.

U međunarodnom multimodalnom transportu primjenjuje se FIAT A - teretnica za multimodalni transport u 60% slučajeva, dok se u preostalih 40% slučajeva upotrebljavaju razne vrste teretnica za multimodalni transport i to "COMBICON BILL" i "MULTIDOC" teretnice za "MULTIWAY BILL" prijevozna isprava. Izbor operatora multimodalnog transporta podrazumijeva izbor osobe koja djeluje u svojstvu organizatora, koordinatora i izvršitelja cjelokupnog "paketa usluga".

Najviše uvjeta prilikom izbora imaju međunarodni špediteri da udovolje svim visokozahvatnim uvjetima i da na zadovoljavajući način preuzmu ulogu suvremenog operatora cjelokupnog prijevoznog procesa "od vrata do vrata".

Brojne činjenice potkrepljuju izbor međunarodnog špeditera da dobije kompletan status operatora međunarodnog transporta, a među najznačajnije spadaju: posjedovanje visokoobrazovanih, iskusnih i stručnih kadrova; posjedovanje značajnog financijskog kapitala u obliku obrtnih sredstava i sredstava proširene reprodukcije; posjedovanje vlastitih ili zakupljenih prijevoznih ili prekrajnih sredstava (...).

Odnosi između aktivnih sudionika prisutnih u multimodalnom transportu su regulirani **multilateralnim izvorima prava multimodalnog transporta**, a to su:

Međunarodna Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine s Protokolima o izmjeni iz 1968. i 1979. godine; Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem iz 1978. godine i Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. godine koja je usvojena konsenzusom 24. svibnja 1980. godine u Ženevi nakon završetka zasjedanja Međunarodne diplomatske konferencije.

Osnovna namjera pri stvaranju Konvencije je bilo definiranje subjekta - organizatora multimodalnog transporta čija će se odgovornost protezati na cijeli prijevozni put, te se na taj način posebna pažnja posvetila obvezama, pravima i odgovornostima operatora multimodalnog transporta.

**Potreba za međunarodnim unifikacijskim rješenjem problema multimodalnog transporta** osjeća se intenzivnije od polovice 60-tih godina, kao posljedica naglog razvitka kontejnerskog prometa.

Predmet prava multimodalnog transporta je definiran Konvencijom UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe, kojom je obuhvaćeno niz pitanja koja se tretiraju kao predmet prava multimodalnog transporta i među najbitnijima su: područje primjene Konvencije, problem određivanja subjekata i objekata, isprava i odgovornost operatora pri prijevozu robe.

## Literatura:

1. Borčić, V.: Uvod u Konvenciju Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, Pomorski fakultet, Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.
2. Grabovac, I.: Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980., s komentarom, pravni fakultet, Sveučilišta u Splitu, 17., Split, 1981.
3. Stanković, P. et. al.: Pravo mješovitog i multimodalnog transport, autorizirana predavanja na poslijediplomskom studiju "Multimodalni transport", Pomorski fakultet, Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1990.
4. Zelenika, R., Zekić, Z.: Mega Carriers and Nishe Operations of the Multimodal Transport in the Klaidoscope of Compatibility and Complements, Zbornik raferatov 6. Međnarodnega simpozija o elektroniki v prometu, ISEP 1997., Elektoniška sveza Slovenije i dr., Ljubljana, 9.-10. oktober 1997.
5. Zelenika, R.: Prometni sustavi - Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment, Ekonomski fakultet, Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., p. 58.
6. Zelenika, R., Nikolić G.: Multimodalna ekologija - čimbenik djelotvornoga uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav, Zbornik radova, X. međunarodno znanstveno-stručno savjetovanje "Promet i okoliš", Opatija, 18. - 19. travnja 2002.
7. Zelenika, R., Nikolić G., Tabar, I.: Multimodalni transport, Ekonomist, Progres d.o.o., Zagreb, 2002., br. 3. - 4.
8. Paper for Combined Transport in the Central European Region. 3<sup>rd</sup> Conference of Ministers of Transport of Middle European Countries, Brijuni, Croatia 1994.
9. Economic Commission for Europe: Terminology of combined transport, United Nation, New York and Geneva, 2001.
10. <http://www.intermodal-events.com> (1.10.2003)

## MULTILATERAL SOURCES OF THE LAW OF MULTIMODAL TRANSPORT

Multimodal transport in the Republic of Croatia (as in other transition economies) has not yet received a substantial theoretical reflection, nor have all relevant factors that influence the development of transport being considered in practice, in particular those that influence multimodal transport. Given the positive impact that developed transport system can have on country's economy, the "law frame" of multimodal transport should be carefully examined, possibilities of future developments explored and consequently adequate solution offered.

To achieve best possible system compatibility and traffic system efficiency, this article suggests multilateral law roles as the basis of effective multimodal transport.

(Prijevod sažetka na engleski jezik: autorica)

Stručni članak UDK 347.441.62

Mr. sc. Zlatko Česić\*

## RAZLIČITA ZNAČENJA INSTITUTA "WARRANTY" U ENGLESKOM ZAKONODAVSTVU

U članku autor analizira i uspoređuje različita značenja instituta warranty u engleskom pravu prodaje i pravu pomorskog osiguranja. U engleskom pravu prodaje čak četiri termina sličnog značenja svrstavaju se pod povrede ugovora o prodaji, i to sa različitim značenjem na području Engleske i Irske u odnosu na područje Škotske. U pravu pomorskog osiguranja institut warranty ima različito značenje od onoga u ugovorima o prodaji, što je posljedica prihvatanja njegovog izvornog značenja. Ovako postavljen problem izaziva zabune i neujednačenu primjenu i tumačenje, zbog čega je potrebno pronaći odgovarajuće alternativno rješenje kako ne bi bio dvojbi glede utvrđivanja posljedica povrede. Problem je tim složeniji ako se uzme u obzir da izaziva nedoumice ne samo kod praktičara i teoretičara drugih pravnih sustava, nego i u samo anglo-američkom pravnom području.

### 1. UVOD

Zabunu u tumačenju pravnog instituta warranty u engleskom ugovornom pravu izazivaju različita značenja koja mu se pridaju u zakonodavstvu, sudskoj praksi i pravnoj teoriji. Institut warranty ima različito značenje u Zakonu o pomorskom osiguranju (*Marine Insurance Act*, u daljnjem tekstu MIA) iz 1906. od onoga koji ima u Zakonu o prodaji robe (*Sale of Goods Act*, u daljnjem tekstu SGA) iz 1983. Ova suprotnost značenja često izaziva zabunu, jer je MIA objavljen devet godina nakon SGA, ali je warranty kao uobičajen izraz među trgovcima i pravnici od prvih dana osiguranja ostao prihvaćen u svom izvornom značenju.

Osim toga, u engleskom ugovornom pravu, osim instituta warranty u vezi s ugovornim obvezama postoji institut *condition*, čije značenje pravne teoretičare i praktičare često navodi na dvojbu. SGA za područje Engleske i Irske definira *condition* i *warranty*, dok za područje Škotske definira samo *warranty*, i to na način na koji je za područje Engleske i Irske definiran *condition*.

\* Zlatko Česić, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Splitu.