

Pomorski promet u službi multimodalnog transporta

Babin, Šime

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:428750>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-20**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJ

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel - Nautički odsjek

Sveučilišni diplomski studij Organizacija u pomorstvu (jednopedmetni)

Šime Babin

Pomorski promet u službi multimodalnog transporta

Diplomski rad

Zadar, 2024.

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel - Nautički odsjek

Sveučilišni diplomski studij Organizacija u pomorstvu (jednoprredmetni)

Pomorski promet u službi multimodalnog transporta

Diplomski rad

Student/ica:

Šime Babin

Mentor/ica:

izv. prof. dr.sc. Marija Pijaca

Zadar, 2024.



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Šime Babin**, ovime izjavljujem da je moj završni rad pod naslovom **Pomorski promet u službi multimodalnog transporta** rezultat mojeg vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojeg rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojeg rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 28. listopada 2024.

Zahvala

Neizmjerno se zahvaljujem mentorici izv. prof. dr. sc. Marija Pijaca, na nesebičnoj pomoći tijekom pisanja ovog završnog rada, kao i na ukazanom povjerenju tijekom cjelokupnog školovanja.

Sadržaj

1. Uvod.....	1
1.1. Predmet i cilj rada.....	1
1.2. Izvori i korištene znanstvene metode.....	1
1.3. Struktura rada.....	2
2. Definicija i općenito o multimodalnom transportu	3
2.1. Karakteristike multimodalnog transporta	5
2.1.1. Prednosti i nedostaci multimodalnog transporta	6
2.2. Multimodalna mreža	7
3. Pravni okviri i dokumenti u multimodalnom transportu.....	9
3.1. UN Multimodalna konvencija.....	9
3.2. Operator multimodalnog transporta.....	11
3.3. UNCTAD / ICC pravila.....	13
3.4. FIATA.....	14
3.4.1. FIATA - teretnica za multimodalni transport FBL	14
3.4.2. FIATA – teretni list za multimodalni transport – FWB.....	15
3.4.3. FCR – neopoziva špediterska potvrda.....	16
3.4.4. FCT - špediterska transportna potvrda	17
3.4.5. FWR - špediterska skladišna potvrda.....	17
3.4.6. SDT –potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe	18
3.4.7. SIC - potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu	18
3.4.8. FFI - špediterske upute	19
3.5. Baltičko i međunarodno pomorsko vijeće (BIMCO)	19
3.5.1. MULTIDOC '95 – teretnica za multimodalni transport	20
3.5.2. MULTIWAYBILL '95 – Brodski teretni list za multimodalni promet	20
4. Prijevoz morem – Hamburška pravila, Haška pravila, Haško- Visbyjska pravila, Roterdamska pravila	21
4.1. Haška pravila.....	21
4.2. Haško- Visbyjska pravila	22
4.3. Hamburška pravila.....	23
4.4. Roterdamska pravila	24
4.4.1. Pravni okviri Roterdamskih pravila u multimodalnom transportu.....	25
4.4.2. Definicija "ugovora o prijevozu" u Roterdamskom pravilu	26

4.4.3. Multimodalni prijevoz i Roterdamska pravila.....	27
5. Primjena multimodalnog prijevoza u Republici Hrvatskoj	29
ZAKLJUČAK.....	31
POPIS PRIVITAKA	33
SAŽETAK.....	39
ABSTRACT	40
LITERATURA	41

1. Uvod

Multimodalni transport odnosi se na korištenje različitih vrsta prijevoza za premještanje robe od polazišta do konačnog odredišta. Ova metoda kombinira više načina prijevoza, poput cestovnog, željezničkog, pomorskog i zračnog, kako bi se osigurao učinkovit i isplativ transport. Ovaj rad usmjeren je prema pomorskom dijelu multimodalnog transporta, te su obrađeni svi bitni dijelovi koji se tiču ovakvog tipa transporta. U međunarodnoj trgovini multimodalni transport olakšava kretanje robe preko granica i kroz različite carinske sustave, zahtijevajući koordinaciju između prijevoznika, špeditera i logističkih službi. Hrvatska, s ciljem bržeg uključivanja u europske prometne tokove, nužno mora razvijati pravni okvir za multimodalni transport.

1.1. Predmet i cilj rada

Prilikom definiranja značenja prava multimodalnog transporta, bitno je uzeti u obzir ključne karakteristike osnovnih pojmova kao što su transport, multimodalni transport i transportno pravo. S obzirom na to, pravo multimodalnog transporta može se opisati kao skup pravnih normi i instituta koji reguliraju odnosi i obveze među stranama u multimodalnom transportu, a odnosi se na veze između operatora multimodalnog transporta i prijevoznika koji sklapaju ugovore o prijevozu tereta.

Cilj ovog diplomskog rada bio je istražiti pomorski dio multimodalnog transporta te sve pravne okvire koji su vezani za ovu temu:

- definiranje pojma multimodalnog transporta
- uloga operatora multimodalnog transporta (MTO)
- istraživanje pravnih okvira i regulativa
- primjena multimodalnog prijevoza u Republici Hrvatskoj.

1.2. Izvori i korištene znanstvene metode

Prilikom pisanja ovog rada korištene su sljedeće znanstvene metode poput deskripcije, komparacije, analize, sinteze, indukcije i dedukcije. Rad će se temeljiti na analizi dostupne znanstvene i stručne literature, relevantnim propisima, pravilnicima i zakonima koji se odnose na pravila o multimodalnom transportu, kao i informacije dostupne na internetskim stranicama vezane uz pomorsko pravo.

1.3. Struktura rada

Multimodalni transport, kao moderan način prijevoza robe, učinkovito kombinira različite prometne grane i napredne tehnologije transporta na međunarodnim prometnim pravcima (Nikolić, 2003.). Rad je baziran na pomorskom dijelu multimodalnog transporta koji je objašnjen u uvodnom dijelu rada, kao i definicija i općenite informacije o multimodalnom transportu. Naglasak je na karakteristikama ovog sustava prijevoza, kao i na prednostima i nedostacima koje nudi. Kroz to poglavlje također se razmatra koncept multimodalne mreže, koja je ključna za povezivanje različitih prometnih grana. Pod naslovom „Pravni okviri i dokumenti u multimodalnom transportu“ proći se kroz pravne regulative koje nadopunjuju multimodalnu konvenciju te daju uvid u problematiku te moguća rješenja u ovakvom tipu transporta. U daljnjem dijelu rada posebna pažnja posvećena je operatoru multimodalnog transporta te ulogama različitih teretnih isprava, poput FIATA teretnice (FBL), teretnog lista (FWB) i drugih relevantnih dokumenata koji se koriste u praksi. U zaključku se sumiraju utvrđena obilježja pomorskog dijela multimodalnog prijevoza te se ističe važnost pravnih okvira i učinkovitog upravljanja dokumentacijom u optimizaciji ovog transportnog sustava, s posebnim naglaskom na njegovu primjenu u Republici Hrvatskoj.

2. Definicija i općenito o multimodalnom transportu

U pravnoj literaturi različitih autora dostupne su definicije različitih pojmova koje se odnose na prijevoz tereta s više vrsta prijevoznika. Naime, prijevoz tereta moguć je uz kombinaciju različitih grana transporta, od onih povezanih uz kopneni (poput željezničkog, cestovnog, riječnog) i zračni promet do pomorskog prometa. Pravni izvori koriste različite termine za prijevoz tereta koji uključuje više vrsta prijevoza, a među njima se ističu kombinirani, intermodalni, višenačinski, komodalni i integralni transport, a posebnu pozornost ima i pojam multimodalnog prijevoza (Kučan, 2018.).

Marković (1991.) definira multimodalni prijevoz kao postupak u kojem se istovremeno koriste najmanje dva odgovarajuća i moderna prijevozna sredstva iz različitih prometnih grana. U ovom procesu, prvo prijevozno sredstvo prenosi teret do drugog iz druge grane prometa, pri čemu se transport obavlja barem između dviju država. Pojam multimodalni transport odredio je i Međunarodni fond za transport (engl. *International Transport Forum*) u dokumentu pod nazivom Terminologija kombiniranog prijevoza, prema kojem je multimodalni transport takav način prijevoza robe/dobara uz korištenja dva ili više prijevoznika (Žgaljić, 2014.). Multimodalni transport, s obzirom na svoju definiciju, uključuje različite grane transporta te je poznat prijevoznicima bez obzira na vrstu prijevoza kojom se bave (Kokolari, 2021.).

U svom radu Ludvik (2022.) navodi kako pojam prijevoza predstavlja stručnu djelatnost koja, koristeći prometnu infrastrukturu i suprastrukturu, omogućuje pružanje usluga prijevoza. Prijevoz i transport su ekvivalentni termini, pri čemu riječ „transport“ ima univerzalno značenje. Pojam „transport“ potječe od latinskih riječi *transportare*, što znači prenositi, i *transportus*, što se prevodi kao prijevoz ili prenošenje. Prometno pravo predstavlja skup pravnih normi koje reguliraju odnose, prava i obveze među sudionicima u prometnom sustavu te unutar njegovih različitih dijelova i prometnih grana. Osim toga, ovo područje prava bavi se uspostavljanjem pravnih mehanizama koji omogućuju organizaciju i pružanje prometnih usluga (Zelenika i sur., 2008.).

Katić (2017.) ističe multimodalni transport kao noviji oblik transportne tehnologije, koji se značajno razlikuje od integralnog transporta. Ključna značajka multimodalnog transporta je da se tereti, koji su prvobitno smješteni na određenom transportnom sredstvu, prevoze i upravlja njima zajedno s pripadajućim transportnim sredstvima, uz osiguranje njihovog nesmetanog prijenosa na drugo transportno sredstvo. Prema Svetopetriću (1991.), multimodalni transport definira se kao prijevoz robe korištenjem minimalno dvaju različitih načina prijevoza na temelju jedinstvenog ugovora, koji započinje na mjestu u zemlji u kojoj je prijevoznik preuzeo robu, a završava na mjestu isporuke u drugoj zemlji.

Za uspješno izvršenje takvog transporta, nužne su tri pretpostavke: 1) prijevoz mora uključivati najmanje dva različita sredstva transporta, 2) mora se koristiti jedinstveni ugovor koji pokriva cijeli

prijevozni put, te 3) mora biti izdana jedinstvena isprava o multimodalnom prijevozu.

Ludvik (2008.) navodi kako razvitak i implementacija prava multimodalnog prometa započinje 1950-ih godina prošlog stoljeća. Tih godina dolazi do značajnog napretka u industriji, uvođenja kontejnerizacije i razvoja različitih transportnih tehnologija, što je stvorilo potrebu za adekvatnijim pravnim reguliranjem odnosa među sudionicima u tom području. Brojni pravni izazovi rješavani su istovremeno s napredovanjem suvremenih transportnih tehnologija (poput RO-RO, Huckepack i Bimodalnih sustava), kao i razvitkom kombiniranog i multimodalnog transporta. Rudan (2002.) navodi kako se optimizacija temelji na aktivnostima i pravilima koji omogućavaju učinkovito kretanje tereta unutar cjelokupnog reprodukcijskog procesa (od proizvodnje, preko prodaje i razmjene, do potrošnje). Time se također podrazumijevaju i optimalni informacijski tokovi, uključujući ulazne, unutarnje i izlazne podatke. Važnost kvalitetnih informacija u poboljšanju multimodalnog transportnog sustava očituje se kroz učinkovitu razmjenu podataka između informacijskih platformi tvrtki koji upravljaju multimodalnim transportom i osnovnih podsustava unutar šireg informacijskog sustava (Zelenika i Jakomin, 1995.).



Slika 1. Multimodalni transport (Izvor: <https://www.deniint.com.mk/what-is-multimodal-transportation/>)

2.1. Karakteristike multimodalnog transporta

Ludvik (2022.) navodi da temeljem Konvencije Ujedinjenih naroda iz 1980. godine o multimodalnom transportu i prometu, glavne značajke međunarodnog multimodalnog transporta uključuju:

1. Poduzetnik i primatelj robe nalaze se u različitim zemljama.
2. U procesu prijevoza koristi se barem dva različita sredstva prijevoza, odnosno najmanje dvije različite vrste prometa.
3. Za cijeli prijevoz sklopljen je samo jedan ugovor.
4. Cijeli proces prijevoza organizira ili izvodi operator multimodalnog transporta.
5. Operator multimodalnog transporta zaključuje ugovor o prijevozu s pošiljateljem robe.
6. Za cijeli prijevoz izdaje se jedan jedinstveni prijevozni dokument, kao što je FBL (Pregovarački FIATA dokument za multimodalni prijevoz).

Za razliku od Ludvika (2022.), autor Kos (2014.) navodi kako su multimodalne transportne sustave karakterizira:

- horizontalna i vertikalna podjela zadataka među različitim prometnim sektorima
- specijalizacija za određene vrste transportnih proizvoda, koji se distribuiraju u skladu s multimodalnim uvjetima prijevoza
- funkcionalna integracija specifičnih dijelova i elemenata unutar multimodalnih sustava (transportne kompanije, pogoni, centralizirana distribucija određenih transportnih proizvoda, itd.)
- razvoj novih sistemskih funkcija kroz jedinstvenu koordinaciju i upravljanje transportnim procesima.

Prema UNCTAD, isprava o multimodalnom prijevozu predstavlja dokument koji potvrđuje sklapanje ugovora između stranaka. Ovaj dokument također potvrđuje da je operator multimodalnog prijevoza preuzeo pošiljku od pošiljatelja s ciljem organiziranja prijevoza u skladu s uvjetima iz ugovora te da će izvršiti svoje obveze prema odredbama tog ugovora (Ludvik, 2008.). Prema Žgaljiću i sur. (2014.) u članku navode definiciju pojma multimodalnog transporta, te dijele definiciju pojma na:

- a) **multimodalni prijevoz** - prijevoz dobara koji uključuje upotrebu više od jednog sredstva prijevoza
- b) **višeugovorni multimodalni prijevoz** - prijevoz dobara uz primjenu više od jednog načina prijevoza uključuje sljedeće: 1. tijekom transporta obično se sklapa onoliko ugovora o prijevozu koliko je uključeno različitih vrsta prijevoznih grana ili sredstava, 2. za svaki

sklopljeni ugovor izdaje se odgovarajuća isprava o prijevozu, 3. organizaciju cijelog transportnog procesa može preuzeti jedan ili više operatora

c) **jednougovorni multimodalni prijevoz** - prijevoz dobara koji koristi više različitih načina pri čemu su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. operator multimodalnoga transporta i krajnji primatelj nalaze se u različitim državama
2. cjelokupni transportni temelji se na samo jednom ugovoru o prijevozu
3. cjelokupni transportni proces provodi ili organizira operator multimodalnoga transporta,
4. operator sklapa ugovor o prijevozu s pošiljateljem robe,
5. za cjelokupni transport izdan je samo jedan dokument o prijevozu.

Razlikovanje između kombiniranog, intermodalnog i multimodalnog transporta ključno je za razumijevanje kako svaki pristup integrira različite načine prijevoza u opskrbnom lancu.

Kombinirani i multimodalni transport predstavljaju slične, ali različite strategije za prijenos robe preko više načina prijevoza. Kombinirani transport koristi različita prijevozna sredstva bez središnje koordinacije, dok intermodalni transport podrazumijeva upotrebu jedinstvene teretne jedinice koja se može premještati između različitih ruta. Multimodalni transport, s druge strane, definiran je integracijom više načina prijevoza pod jednim ugovorom, uz koordinirano upravljanje.

Kombinirani prijevoz koristi različita prijevozna sredstva, ali svaki sektor funkcionira prema zasebnim ugovorima, bez jedinstvenog upravljanja. Intermodalni transport podrazumijeva upotrebu dvaju ili više prijevoznih sredstava, uz koordinaciju i rukovanje robom putem jednog ugovora i jednog operatera. Multimodalni prijevoz kombinira dva ili više načina prijevoza pod jednim ugovorom, s jednim odgovornim za upravljanje i koordinaciju cijelog procesa.

2.1.1. Prednosti i nedostaci multimodalnog transporta

Istraživanje prednosti multimodalnog transporta omogućuje bolje razumijevanje kako ovaj pristup igra ključnu ulogu u poboljšanju logističke učinkovitosti, smanjenju vremena isporuke te optimizaciji kretanja robe unutar države i na međunarodnoj razini na troškovno učinkovit način.

Neke od prednosti su:

1. smanjuje operativne troškove i vrijeme utovara
2. pruža veću fleksibilnost i prilagodljivost različitim uvjetima i zahtjevima tereta
3. povećava učinkovitost logistike kroz poboljšanje resursa i metoda. Unatoč brojnim prednostima koje multimodalni transport donosi modernoj logistici, ovaj integrirani pristup nosi i određene izazove i

ograničenja. Nedostaci ovog pristupa stvaraju potencijalne prepreke koje mogu negativno utjecati na učinkovitost i fleksibilnost opskrbnog lanca, zahtijevajući pažljivo upravljanje. Potrebna je bolja koordinacija i planiranje kako bi se izbjegla kašnjenja ili problemi prilikom prelaska između različitih vrsta prijevoza. Više uključenih strana može stvoriti dodatne izazove u otpremi i upravljanju dokumentacijom.

2.2. Multimodalna mreža

Multimodalni transport uključuje korištenje najmanje dvaju različitih prijevoznih sredstava iz različitih transportnih sektora, pri čemu se početno vozilo, skupa s teretom, prenosi pomoću drugog sredstva iz drugog sektora (Kos, 2014.). U svome radu Zelenika (2006.) navodi kako je cilj ove metode poboljšati učinkovitost rukovanja teretom, s posebnim naglaskom na ubrzanje prekrcaja. Najčešći primjeri uključuju prijevoz automobila i tereta na željezničkim platformama, ili transport željezničkih vagona i vozila na brodove za prijevoz po rijeci ili moru (ro-ro brodove). Također, kada dođe do kašnjenja u dolasku tereta, može biti izazovno točno utvrditi gdje je došlo do kašnjenja unutar transportnog lanca. Ovi problemi su poznati, osobito u kontejnerskom prijevozu, gdje je pravna nepredvidivost posebno izražena. Međutim, implementacija sustava odgovornosti unutar mreže s rješenjem u slučaju oštećenja, gubitka ili kašnjenja koje se ne može točno locirati, mogla bi biti rješenje. Ovaj pristup, koji se naziva "izmijenjeni sustav odgovornosti unutar mreže", koristi se u Roterdamskim pravilima. Izmijenjeni sustav odgovornosti unutar mreže primjenjuje se kada nijedan drugi (unimodalni) sustav odgovornosti nije primjenjiv ili kada se šteta ne može lokalizirati (Eftestøl, 2010.). Bitna značajka multimodalnog prijevoza jest da se roba u početku utovara direktno u prvo prijevozno sredstvo, koje se potom, zajedno s teretom, transportira drugim prijevoznim sredstvom bez potrebe za dodatnom tehničkom opremom između tereta i vozila. Na slici 2. je prikazana povezanost različitih prijevoznih sredstava, odnosno "multimodalna mreža".

3. Pravni okviri i dokumenti u multimodalnom transportu

Koncept multimodalnog transporta nije sasvim nov, ali početkom kontejnerske revolucije 50-tih godina prošlog stoljeća, počeo se razvijati, te sve većim porastom međunarodne trgovine postiže značajniji rast i razvoj. Suvremena međunarodna trgovina zahtjeva da se roba u što kraćem roku preveze od prodavatelja do kupca, bez nepotrebnog odgađanja. Stoga, učinkovit prijevoz mora biti "od vrata do vrata", te roba mora biti isporučena na vrijeme. Nikolić (2003.) ističe da međunarodna trgovina zahtijeva korištenje različitih transportnih veza, pri čemu svaka od njih uključuje procese prijenosa, skladištenja i prijevoza, bilo u državi porijekla, tranzita ili odredišta. Navodi kako međunarodna trgovina podrazumijeva različite kulture, jezike i trgovačke običaje koji se pojavljuju tijekom puta robe od početne lokacije do krajnjeg odredišta. U takvim okolnostima, razumno je da se odgovornost za prijevoz robe povjeri stručnom operatoru. Ključno je da prijevoz bude reguliran jedinstvenim pravnim okvirom, stvaranjem međunarodnih normi, kako bi se smanjila mogućnost pogrešnog tumačenja ugovornih uvjeta, osobito u vezi s odgovornošću za štetu. Vodstvom Međunarodne trgovačke komore 1973. godine u Parizu, međunarodnopravna aktivnost, rezultirala je stvaranjem jedinstvenih pravila multimodalnog transporta. U isto vrijeme započelo je usvajanje Konvencije o multimodalnom prijevozu pod vodstvom UN-a. (*UNCTAD* skr. *United Nations Conference on Trade and Development* - Konferencija UN-a za trgovinu i razvoj; *ICC* - skr. *International Chamber of Commerce* - Međunarodna trgovačka komora).

3.1. UN Multimodalna konvencija

U svom radu Bilić i Buklijaš (2006.) navode kako je 24. svibnja 1980. godine u Ženevi, konsenzusom 78 država, usvojena UN Multimodalna konvencija o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, koja ima za cilj unifikaciju međunarodnog prava u oblasti multimodalnog transporta. Autor Marin (2012.) u svom radu navodi kako je UN Multimodalna konvencija stvorena kako bi se otklonila zabuna u pogledu pravnog režima od unimodalnog prijevoza. UN Konvencija još uvijek nije stupila na snagu, a glavni razlog spore ratifikacije leži u činjenici da je UN Konvencija o prijevozu robe morem iz 1978. godine, koja je osnovna osnova za mnoge odredbe UN Konvencije o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, postala pravno obvezujuća tek 1992. godine. Zbog toga se očekuje da će proći još najmanje deset godina prije nego što i ova konvencija u potpunosti stupi na snagu.

Porast međunarodne trgovine, zajedno s nedostatnim razvojem međunarodnog prava u tom sektoru, potaknuo je UNCTAD i ICC 1990. godine na reviziju Pravila multimodalnog transporta iz 1973. godine. Time je stvoren novi Pravilnik za međunarodne transportne dokumente, koji je Izvršni odbor ICC-a u Parizu službeno prihvatio 11. lipnja 1991. godine (Nikolić, 2003.).

UN Multimodalna konvencija razvijena je uglavnom na temelju Hamburških pravila, te se sastoji od sljedećih dijelova:

1. opća pravila;
2. potrebna dokumentacija;
3. odgovornost operatora multimodalnog prijevoza;
4. odgovornost pošiljatelja;
5. potraživanja i akcije;
6. dopunske odredbe;
7. carinska pitanja;
8. završne klauzule.

Prema članku 1.1. Konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe "Konvencija će postati pravno obvezujuća 12 mjeseci nakon što 30 država potpiše bez uvjeta ratifikacije, prihvaćanja ili odobrenja, ili kada polože instrumente ratifikacije, prihvaćanja, odobrenja ili pristupa kod depozitara. Za svaku državu koja ratificira, prihvati, odobri ili pristupi Konvenciji nakon ispunjenja uvjeta iz stavka 1. ovog članka, ona će stupiti na snagu 12 mjeseci nakon što ta država preda odgovarajući instrument."

Dokument UN-ove Konvencije o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe u 11. poglavlju propisuje uvjete za pristupanje Konvenciji, koji su definirani na sljedeći način:

- a) međunarodni multimodalni transport je jedan od načina olakšavanja uredno širenje svjetske trgovine;
- b) potreba za poticanjem razvoja glatkog, ekonomičnog i učinkovitog multimodalnog usluga prijevoza primjerene zahtjevima dotične trgovine;
- c) poželjnost osiguranja urednog razvoja međunarodnog multimodalnog transporta u interesu svih zemalja i potrebe razmatranja posebni problemi tranzitnih zemalja;
- d) poželjnost utvrđivanja određenih pravila koja se odnose na prijevoz robe ugovorima o međunarodnom multimodalnom prijevozu, uključujući pravične odredbe koje se odnose na odgovornost multimodalnih prijevoznika;
- e) potrebu da ova Konvencija ne utječe na primjenu bilo koje međunarodne konvencije ili nacionalnog zakona koji se odnosi na regulaciju i kontrolu transportnih operacija;

- f) pravo svake države da regulira i kontrolira na nacionalnoj razini multimodalni prijevoznici i operacije;
- g) potreba da se uzme u obzir poseban interes i problemi zemlje u razvoju, na primjer, u pogledu uvođenja novih tehnologija, sudjelovanje u multimodalnim uslugama svojih nacionalnih prijevoznika i operatora, isplativost i maksimalno korištenje lokalne radne snage i osiguranja;
- h) potreba da se osigura ravnoteža interesa između dobavljača i korisnika usluga multimodalnog prijevoza;
- i) potrebu da se olakšaju carinski postupci uz dužnu pažnju problemi tranzitnih zemalja.

Kako bi se prethodno navedeni uvjeti ispunili, potrebno je pristati na sljedeća osnovna načela:

- (a) da postoji pravedna ravnoteža interesa između razvijenih i onih u razvoju zemljama treba uspostaviti i pravednu raspodjelu aktivnosti između ovih skupina zemalja treba postići u međunarodnom multimodalnom transport ;
- (b) konzultacije bi trebale biti provedene o uvjetima i pravilima pružanja usluga, kako prije tako i nakon uvođenja bilo koje nove tehnologije u multimodalnom prijevozu robe, između operatora multimodalnog prijevoza, pošiljatelja, organizacija pošiljatelja i nadležnih državnih tijela;
- (c) sloboda pošiljatelja da biraju između multimodalnih i segmentiranih usluga prijevoza;
- (d) odgovornost operatora multimodalnog prijevoza prema ovoj Konvenciji trebala bi se temeljiti na načelu pretpostavljene krivnje ili nemara.

3.2. Operator multimodalnog transporta

Multimodalna konvencija UN-a promiče jedinstveno rješenje problema, definiranja osnova odgovornosti koju preuzima operator. Operator multimodalnog transporta (eng. *Multimodal Transport Operator* ili skraćeno MTO) definira se kao svaka osoba koja u svoje ime ili putem druge osobe koja u njegovo ime sklapa ugovor o multimodalnom prijevozu i djeluje kao naglodavac, a ne kao agent u ime pošiljatelja ili prijevoznika koji sudjeluje u operacijama multimodalnog prijevoza i tko preuzima odgovornost za izvršenje ugovora. Žgaljić i sur. (2014.) navode da je to najčešće špediter koji ujedinjuje djelatnosti špeditera i prijevoznika. Kada govorimo o pravima špeditera, ona spadaju u posebnu pravnu granu, što im je omogućilo formiranje specifičnih pravnih pravila koja reguliraju položaj špeditera i njegove odnose s nalogodavateljima (izvoznicima i uvoznicima) te s trećim osobama uključenima u organizaciju otpreme, dopreme i provoza robe, pri čemu su ta pravila usko povezana s međunarodnom trgovinom i

prometnim pravom te omogućuju učinkovitiju proizvodnju prometnih i vanjskotrgovinskih usluga, posebno u kontekstu izvoza, uvoza i tranzita (Zelenika i sur., 2007.).

Nikolić (2003.) navodi kako operator multimodalnog transporta mora imati temeljito znanje i informacije o različitim načinima racionalizacije, rukovanja i transporta robe u okviru multimodalnog prijevoza. Potrebno je da dobro poznaje suvremene transportne tehnologije i njihove primjene u ovom tipu prijevoza. Pri tome, mora uzeti u obzir karakteristike tereta, geografski položaj mjesta polaska i odredišta, brzinu transporta, kao i cijenu, vozarinu te ostale troškove povezane s prijevozom.

Analizirajući funkcije svih sudionika multimodalnog prijevoza, Nikolić (2003.) dolazi do zaključka da međunarodni špediter ima najbolje preduvjete za razvoj u modernog operatora kompletnog transportnog procesa "od vrata do vrata". Kao izdavalj FIATA teretnice za multimodalni transport (FBL), međunarodni špediter preuzima odgovornost za organizaciju i provođenje multimodalnog prijevoza robe na globalnoj razini. Prema UN Konvenciji, MTO je odgovoran za oštećenje, gubitak ili kašnjenje robe u slučaju da se jedna od navedenih situacija dogodila u njegovoj nadležnosti, osim ako on može dokazati da se neodgovornosti nisu dogodila od strane njega ili njegovih agenata.

U preambuli UN Konvencije moglo bi se pronaći načelo dogovoreno između država ugovornica da se odgovornost MTO-a treba temeljiti na načelo pretpostavljene krivnje zanemarivanja. Ovo "opće razumijevanje" pojašnjava odredbe sadržano u članku 15., koji nalaže da ako se gubitak robe dogodio dok je bila pod kontrolom MTO-a, on će biti odgovoran, osim u slučaju da pruži dokaz kako su on, njegovi zastupnici ili zaposlenici poduzeli sve moguće radnje kako bi spriječili nepovoljan ishod i njegove posljedice. U mnogim slučajevima neće biti moguće točno odrediti gdje je nastala šteta, budući da se gubitak ili oštećenje neće otkriti, prije nego li roba stigne do odredišta. Tek tada će ostati nepoznato gdje i pod kakvim okolnostima je došlo do gubitka ili oštećenja robe. Tada će nastati problemi za MTO-a, jer tada će već biti kasno da naplati od podizvođača ono što će možda morati platiti svom kupcu. Ova nemogućnost oporavka od podizvođača, jer način na koji se šteta ne može identificirati, predstavlja daleko najveći rizik u poslovanju MTO-a.

Prema UN Konvenciji, pošiljatelj se definira kao osoba koja je sklopila ugovor o multimodalnom transportu s operatorom multimodalnog prijevoza, ili osoba u čije je ime takav ugovor zaključen. Također, pošiljatelj može biti bilo koja osoba koja je, ili u čije ime je, pošiljka predana operatoru za transport (Pavlič, 2023.). Pošiljatelj ima slobodu birati između multimodalnih transporta i segmentiranih transporta, što odražava visok stupanj fleksibilnosti u Multimodalnoj Konvenciji. Nikolić (2003.) razmatra dva osnovna tipa operatora multimodalnog transporta: "Mega" i "Niša" operatore. Ovi operatori imaju ključnu ulogu u integraciji različitih oblika transporta i pružaju fleksibilnost u logističkim rješenjima.

Mega operatori su velike kompanije koje pružaju široku paletu transportnih usluga i obično imaju kapacitet da upravljaju značajnim količinama tereta na različitim transportnim putanjama. Ovi operatori

često posjeduju vlastite transportne resurse, poput brodova, kamiona i vlakova, što im omogućuje optimizaciju operacija i smanjenje troškova.

S druge strane, niša operatori su specijalizirane kompanije koje se fokusiraju na određene segmente tržišta ili tipove tereta. Njihova prednost leži u ekspertizi i prilagodljivosti, što im omogućava da pruže visoko kvalitetne usluge i inovativna rješenja za specifične potrebe klijenata.

3.3. UNCTAD / ICC pravila

Konferencija Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj (UNCTAD) nastavila je s naporima na harmonizaciji međunarodnog prava u području multimodalnog prijevoza robe. Pored usvajanja UN-ove Multimodalne Konvencije, UNCTAD je pratio njezin razvoj, što je rezultiralo većom pažnjom usmjerenom na tu temu. U siječnju 1973. godine, Ekonomsko i socijalno vijeće UN-a donijelo je rezoluciju br. 1734, kojom je UNCTAD-u dodijeljen zadatak izrade Nacrta konvencije o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe putem Međuvladine pripremljene grupe (IPG). Nakon brojnih sastanaka i opsežnih rasprava o kontroverznim pitanjima, konačni nacrt Konvencije je dovršen (Wolff, 2013.).

Međunarodna zajednica odlučila je uvesti privremenu mjeru, koja bi pomogla trgovcima i pružateljima usluga prijevoza za provođenje učinkovitih operacija multimodalnog prijevoza, tijekom razdoblja do stupanja na snagu UN-ove Multimodalne Konvencije. U svom radu, Guibin (1999.) ističe da je UNCTAD, u suradnji s komercijalnim stranama koje predstavlja Međunarodna gospodarska komora, formulirao skup pravila za dobrovoljnu primjenu u okviru ugovora o multimodalnom prijevozu. Ova nova pravila poznata su kao UNCTAD/ICC Pravila za multimodalne transportne dokumente i stupila su na snagu u siječnju 1992. godine.

Budući da Konvencija nije predvidjela nikakav model obrasca dokumentu, UNCTAD je trebao raditi na izradi dokumenta koji bi mogao potaknuti komercijalno usvajanje UN Konvencije. UNCTAD nije konvencija te se ne spominje kada se govori o ugovoru o prijevozu. Moguće ih je pozvati kada je unimodalni prijevoz namijenjen ili čak kada se odnosi prijevoz od luke do luke. Pravila UNCTAD / ICC sastoje se od trinaest pravila. Većina ovih pravila je slična onima iz UN-ove Multimodalne Konvencije, dok se najvažnija razlika može uočiti u odredbama, koje se tiču odgovornosti multimodalnog operatora.

U skladu s UNCTAD/ICC pravilima, operator multimodalnog transporta (MTO) snosi odgovornost za gubitak robe ako je incident koji je doveo do gubitka nastao dok je teret bio pod njegovom nadležnosti, osim ako MTO dokaže da nema odgovornost ili propust od strane njega, njegovih zaposlenika, agenata ili bilo koje druge osobe čije radnje mogu biti pripisane MTO-u, koji su uzrokovali ili pridonijeli gubitku. Međutim, MTO neće biti odgovoran za gubitak u vezi s robom koja se prevozi morem ili unutarnjim plovnim putovima gubitak je uzrokovan nautičkom greškom zapovjednika, pomorca, peljara ili njihovih

službenika prijevoznik; ili požarom, osim ako nije uzrokovan stvarnom krivnjom prijevoznika. Kad je god gubitak rezultat neispravnosti broda, MTO može dokazati da dubinska pažnja jest osposobljavanje broda za plovidbu na početku putovanja (članak 5. pravila UNCTAD/ICC). U članku 6. UNCTAD/ICC pravila, navedeno je ograničenje MTO-a. U pravilu, odgovornost MTO-a za gubitak robe ne može premašiti 666,67 SDR-a (Specijalna prava vučenja - međunarodna rezervna valuta) po pojedinom paketu ili jedinici, odnosno 2 SDR-a po kilogramu bruto mase izgubljene robe (Vuković i Bodul, 2012.). U slučaju korištenja spremnika, tužitelj bi mogao koristiti jedinice unutar kontejnera u svrhu ograničenja, pod uvjetom da su spomenuti u prijevoznom dokumentu. Sva ova rješenja također su inspirirana odredbama Haško-Visbyjskih pravila.

3.4. FIATA

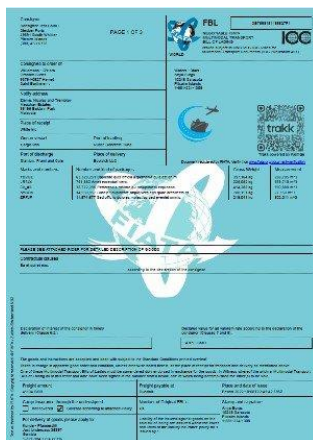
FIATA (Međunarodna federacija špediterskih udruga) osnovana je 31. svibnja 1926. godine u Beču od strane međunarodnih špeditera, s ciljem udruživanja špediterskih organizacija na globalnoj razini (Ivanović, 2017.). HGK navodi da je uloga organizacije ujediniti špeditersku industriju diljem svijeta, te kroz zastupanje interesa članica kroz aktivan angažman sa Svjetskom trgovinskom organizacijom, institucijama UN-a, međunarodnim i transportnim organizacijama te globalnim partnerima i vladama promicati i štiti interese špeditera. Misija FIATA-e je između ostaloga standardizacija i unaprjeđenje kvalitete špediterskih usluga kroz izradu i promicanje jedinstvenih prometnih isprava, standardnih uvjeta poslovanja i slično (Zelenika, 2005.).

3.4.1. FIATA - teretnica za multimodalni transport FBL

FIATA - teretnica za multimodalni transport (eng. *Fiata Multimodal Transport Bill of Lading*, skraćeno FBL) uvedena je 1992. godine. Ova teretnica sastoji se od šest stranica, pri čemu su prve dvije stranice plave boje, dok su preostale četiri bijele. Standardni uvjeti su otisnuti na stražnjoj strani svih stranica FBL-a, pri čemu su uvjeti na prva dva plava lista (koji su obično originali) napisani na engleskom jeziku, dok su na sljedeća četiri bijela lista (koji su kopije) tiskani na jeziku nacionalne špediterske organizacije. (Nikolić, 2003.). Primjeri koji se mogu navesti uključuju izdavanje teretnice, primjenu standardnih uvjeta, odgovornost operatora multimodalnog transporta, mogućnost prijenosa teretnice, ograničenja odgovornosti operatora, kao i pitanja vezana uz troškove, vozarinu te sudsku nadležnost i primjenu prava.

Špediter djeluje kao multimodalni ili pomorski prijevoznik koji izdaje FBL, osim odgovornosti za isporuku robe na odredište, špediter također preuzima odgovornost i za sve prijevoznike i treće osobe koje

angažira za obavljanje cjelokupnog prijevoza, uključujući i dostavu, te prilikom izdavanja FBL-a, špediter treba utvrditi da je odgovornost za osiguranje tereta dogovorena s pošiljateljem.



Slika 3. FBL – teretnica za multimodalni transport (Izvor: <https://www.efbl.fiata.org/efbl>)

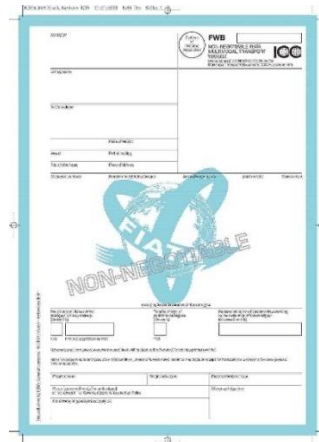
3.4.2. FIATA – teretni list za multimodalni transport – FWB

FWB (engl. *Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill*) je dodatni dokument koji FIATA izdala za potrebe multimodalnog transporta, uz teretnicu za multimodalni transport (FBL). FWB je neutrživi teretni list koji funkcionalno i sadržajno nalikuje FBL teretnici (Nikolić, 2003.). FIATA je nositelj autorskih prava na FWB, a ovaj dokument usklađen je s Pravilnikom UNCTAD/ICC za međunarodne transportne dokumente, koji je izvršni odbor ICC-a prihvatio 11. lipnja 1991. u Parizu (Ferenčak, 2017.).

FIATA je također izradila Pravila koja se odnose na upotrebu FIATA teretnog lista za multimodalni transport (FIATA FWB) od strane nacionalnih špediterskih udruženja. Ova udruženja smiju koristiti FWB teretni list samo uz prethodno pisano odobrenje FIATA, a uvjeti za njegovo korištenje moraju biti službeno potvrđeni potpisom (Nikolić, 2003). FIATA teretnica za multimodalni transport obuhvaća 20 standardnih. Spajić (2017.) ističe da analiza standardnih uvjeta FIATA FWB (1997.) i FIATA FBL (1992.) pokazuje da je njihov zajednički cilj jačanje uloge međunarodnog špeditera kao ključnog operatera u međunarodnom transportu. Ovi operateri ne samo da koordiniraju logističke i transportne aktivnosti, već ih i provode s iznimnom odgovornošću, stručnošću i profesionalizmom, neovisno o složenosti ili udaljenosti između mjesta preuzimanja i dostave.

Glavna razlika između ova dva dokumenta leži u tome što je FBL (FIATA teretnica za multimodalni transport) vrijednosni papir, dok FWB (FIATA teretni list za multimodalni transport) to nije. FBL se klasificira kao vrijednosni papir, osim kada je označen kao "neutrživa" ili "nenegocijabilna". Kao dokument koji se može trgovati, FBL omogućava stjecanje prava vlasništva nad robom, a njezinom indosiranju

omogućava prijenos prava na preuzimanje ili prenošenje vlasništva. U kontekstu multimodalnog transporta, oba dokumenta donose svoje pravne i ekonomske koristi.

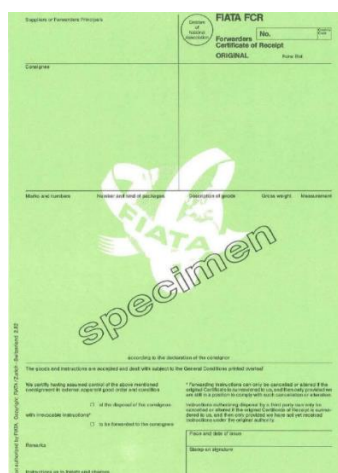


Slika 4. FFWB – teretni list za multimodalni transport

(Izvor: <https://www.letterofcredit.biz/index.php/2018/04/15/fiata-fwb-non-negotiable-fiata-multimodal-transport-waybill/>)

3.4.3. FCR – neopoziva špediterska potvrda

FCR (engl. *Forwarders Certificate of Receipt*) predstavlja neopozivu špeditersku potvrdu kojom špediter potvrđuje da posjeduje određenu pošiljku, navodeći dan i mjesto preuzimanja te stanje robe, koja izgleda ispravna. Ova potvrda sadrži neopozive upute za otpremu primatelju ili za zadržavanje na raspolaganju pošiljatelju, ako primatelj nije naveden. FCR se prvenstveno koristi kada dobavljač prodaje robu franko tvornica i treba dokazati da je ispunio svoje obveze prema kupcu, što može učiniti predočenjem FCR-a.



Slika 5. FCR – neopoziva špediterska potvrda (Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>)

3.4.4. FCT - špediterska transportna potvrda

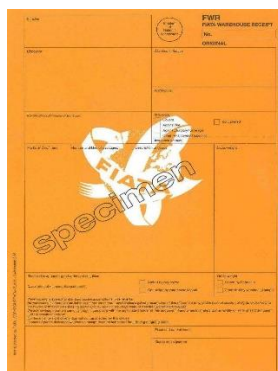
FCT (engl. *Forwarders Certificate of Transport*) – špediterska potvrda o prijevozu predstavlja dokument kojim špediter potvrđuje da je preuzeo odgovornost za organiziranje otpreme i isporuke određene robe prema uputama koje je primio od pošiljatelja kako je navedeno u dokumentu (datum i mjesto preuzimanja robe, prijevozno sredstvo, roba u prividno dobrom stanju) (Nikolić, 2003.). FCT ima funkciju „blokiranja“; odnosno, otpremnik je odgovoran samo za otpremničke usluge koje su potrebne za isporuku robe te ga za razliku od FBL-a ne podvrgava odgovornosti kao prijevoznika već je njegova odgovornost regulirana primjenjivim uvjetima špedicije.



Slika 6. FCT - špediterska transportna potvrda (Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>)

3.4.5. FWR - špediterska skladišna potvrda

FWR (engl. *FIATA Warehouse Receipt*) – predstavlja špeditersku skladišnu potvrdu, odnosno dokument koji može biti prenosiv (osim ako nije izričito naznačeno da je neprenosiv), a njime se potvrđuje da je određeni teret pohranjen u specifičnom skladištu na određen datum te da je pri skladištenju bio u očigledno ispravnom stanju (Pavlin, 2019.).



Slika 7. FWR - špediterska skladišna potvrda (Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>)

3.4.6. SDT –potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe

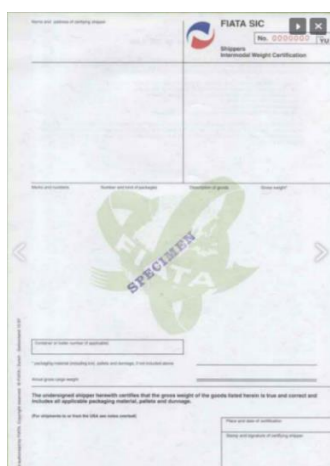
SDT (engl. *Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods*) – obrazac potvrde pošiljatelja za prijevoz opasnih tvari predstavlja dokument kojim pošiljatelj, kao nalogodavac špediteru, izjavljuje da roba namijenjena prijevozu ispunjava sve uvjete za transport opasnih materijala prema važećim međunarodnim pravilnicima i zakonodavstvu (Gadžić, 2018.)



Slika 8. SDT –potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe (Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>)

3.4.7. SIC - potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu

SIC (engl. *Shippers Intermodal Weight Certification*) – potvrda pošiljatelja o bruto težini tereta u intermodalnom prijevozu. Ovaj dokument služi kao verifikacija ukupne težine tereta smještenog u kontejnere ili poluprikolice, kada njihova ukupna masa premašuje 29.000 funti ili 13.154 kilograma (Pavlin, 2019.).



Slika 9. SIC – potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu (Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>)

3.4.8. FFI - špediterske upute

FFI (engl. *FIATA Forwarding Instructions*) – obrazac s 21 stavkom koji služi za pružanje špediterskih uputa. Nalogodavac špeditera u njega unosi sve relevantne informacije i smjernice koje su nužne za pravilno i učinkovito izvršenje određenog zadatka.



The image shows a sample of the FIATA Forwarding Instructions (FFI) form. The form is titled "FIATA FORWARDING INSTRUCTIONS FFI" and is divided into several sections. A large "specimen" watermark is overlaid on the form. The sections include:

- 3100 Consignor (1)
- 3102 Consignee (3)
- 3102 Freight Forwarder (4)
- 3100 Identity party (5)
- 3038 Currency of origin (6)
- Documentary credit (7)
- 4000 Goods ready for shipment (8)
- 4000 Conditions of sale (9)
- 6000 Mode of transport (10)
- Transport insurance (11)
- 8100 Insurance conditions (12)
- 2000 Place of destination (13)
- 2100 Number & type of packages (14)
- 2002 Description of goods (15)
- 2100 Consignee's weight (16)
- 2100 Consignee's volume (17)
- 2100 Consignee's value (18)
- 2100 Consignee's weight (19)
- 2100 Consignee's volume (20)
- 2100 Consignee's value (21)

Slika 10. FFI - špediterske upute (Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>)

3.5. Baltičko i međunarodno pomorsko vijeće (BIMCO)

Baltičko i međunarodno pomorsko vijeće (BIMCO) jedno je od vodećih svjetskih brodarskih udruženja koje predstavlja brodovlasnike. BIMCO je danas vodeća institucija za izradu standardiziranih ugovora, posebno prepoznata po oblikovanju brodarskih ugovora i teretnica. Kao organizacija koja je prvotno osnovana kao udruga brodovlasnika, posebno se istaknula u tom području. Za multimodalni prijevoz važna je utrživa teretnica pod nazivom COMBICONBILL, koja je kreirana u skladu s pravilima Međunarodne trgovačke komore (Borcic, 1980.). Prema BIMCO-u, njihovo članstvo pokriva oko 60 posto globalne trgovačke tonaže, te obuhvaća članove iz preko 130 zemalja, uključujući agente, brokere i menadžere.

3.5.1. MULTIDOC '95 – teretnica za multimodalni transport

BIMCO je 1995. godine izdao vlastitu teretnicu, ali prethodno je objavio dokument pod nazivom "COMBIDOC", koji je bio preteča sličnog dokumenta "COMBICONBILL" iz 1971. godine. "COMBIDOC" je bio osmišljen za kombinirani prijevoz, a izdavali su ga pomorski prijevoznici ili njihovi predstavnici u njihovo ime i za njihov račun (Nikolić, 2003.). "COMBIDOC" nije zadovoljavao kriterije UNCTAD/ICC Pravilnika za međunarodne transportne dokumente, pa je BIMCO stoga izdao novu teretnicu. MULTIDOC '95 je dokument koji se može prenositi i trgovati, sadrži 25 standardnih odredbi na poleđini te dijeli mnogo sličnosti s FIATA FBL-om. Njeni uvjeti uključuju primjenu teretnice, nadležnost i izbor pravnog okvira, odgovornost MTO-a, ograničenje odgovornosti operatora, prijevoz opasnih tvari, troškove, vozarinu i pravo na zalog. Ova teretnica predstavlja značajan napredak u području međunarodnog multimodalnog prijevoza, omogućujući jednostavniji pristup i bolju regulaciju poslovanja. MULTIDOC '95 ne samo da pojednostavljuje administrativne procese, već i smanjuje rizik od pravnih sporova između strana uključenih u prijevoz. Njegova standardizacija pomaže svim sudionicima u lancu opskrbe da se bolje snalaze u kompleksnim međunarodnim operacijama, osiguravajući istovremeno zaštitu prava pošiljatelja i primatelja (Nikolić, 2003.).

3.5.2. MULTIWAYBILL '95 – brodski teretni list za multimodalni promet

MULTIWAYBILL '95 je dokument koji je BIMCO izdao paralelno s prijevoznom ispravom MULTIDOC '95. Nikolić (2003.) navodi da su FIATA FBL i FWB dokumenti s mnogim sličnostima, ali osnovna razlika je u tome što je MULTIDOC '95 trgovački dokument koji se može prenijeti indosiranjem, dok MULTIWAYBILL '95 nema tu mogućnost i nije predviđen za takvu vrstu prijenosa.

Osim toga, MULTIWAYBILL '95 je dizajniran kako bi olakšao multimodalni prijevoz, omogućujući jedinstvenu i jasnu evidenciju svih faza prijevoza, bez obzira na različite načine transporta koji su korišteni. Ovaj dokument sadrži informacije o teretu, uključujući opis, težinu, i druge relevantne podatke, čime se osigurava transparentnost i jednostavna identifikacija tereta tijekom cijelog procesa. Značaj MULTIWAYBILL '95 ogleda se i u njegovoj ulozi u reguliranju odnosa između svih uključenih strana, kao što su prijevoznici, pošiljatelji i primatelji, čime se smanjuje rizik od nesporazuma i pravnih problema. Ova vrsta dokumenata također doprinosi unapređenju međunarodne trgovine, jer pruža standardizirani okvir koji olakšava trgovinske aktivnosti između zemalja (Nikolić, 2003.).

4. Prijevoz morem – Hamburška pravila, Haška pravila, Haško- Visbyjska pravila, Roterdamska pravila

Pomorski prijevoz robe kroz povijest je bio podložan različitim zakonodavnim okvirima koji su se razvijali kako bi odgovarali sve kompleksnijim uvjetima globalne trgovine. Tijekom godina, različite međunarodne konvencije su nastojale uspostaviti pravila koja će ujednačiti odgovornosti i prava svih strana uključenih u pomorski prijevoz robe. Među najpoznatijim i najutjecajnijim pravnim okvirima u ovom području su Hamburška pravila, Haška pravila, Haško-Visbyjska pravila i Roterdamska pravila. Od Haških pravila koja su postavila temelje za međunarodnu regulaciju pomorskog prijevoza, preko Haško-Visbyjskih pravila koja su ih unaprijedila, do Roterdamskih pravila koja integriraju suvremene zahtjeve multimodalnog prijevoza, jasno je da je pravo na pomorski prijevoz u stalnom razvoju. Roterdamska pravila donose sveobuhvatan pravni okvir koji pokreće novu eru u pomorskoj i međunarodnoj trgovini, pružajući bolju zaštitu svim stranama uključenim u prijevoz robe morem.

4.1. Haška pravila

Haška pravila donesena su 1924., a stupila su na snagu 1931. te imaju 77 ugovornih strana (Wolff, 2013.). Haška pravila i Haško-Visbyjska pravila na snazi su između značajnog broja država. U principu, njihova primjena je ograničena na slučajeve međunarodnog pomorskog prijevoza prema teretnici, koja se mogu primjenjivati na razdoblje između trenutka utovara robe u brod i trenutka kada se ispuštaju s broda, ako se roba prevozi pod multimodalnom teretnicom. Međutim, oni ne reguliraju multimodalni prijevoz. Haška pravila su u biti bila kompromis između interesa brodarstva i interesa za teret. Wolff (2007.) u svom radu navodi kako su Haška pravila postala najpriznatiji i najuspješniji mehanizam za reguliranje prijevoza tereta morem. Autor Marin (2012.) navodi da su brodovlasnici nekada uživali povoljne uvjete nevjerojatno širokog raspona klauzule o isključenju u teretnicama. Nakon donošenja Haških pravila, obveze brodovlasnika povećane su činjenicom, da se uvelike povećao broj osnovnih dužnosti, od kojih brodovlasnici nisu mogli pobjeći. Za brodovlasnike je i dalje uveden značajan broj izuzeća od odgovornosti i općih ograničenja novčanih odgovornosti, koja su navedena u haškim pravilima. Najvažnije i najutjecajnije od tih 17 izuzeća u vezi s odgovornošću prijevoznika jest takozvani "koncept nautičke pogreške", koji su pošiljatelji i primatelji oštro kritizirali zbog prevelike naklonosti prema prijevoznicima.

Kritike su posebno izražene u suvremenom dobu, kada plovidba više nije toliko rizičan pothvat kao nekada, zahvaljujući brojnim značajnim inovacijama i poboljšanjima u navigaciji. Posebno za pošiljatelje i primatelje iz zemalja u razvoju, smatralo se da su Haška pravila nepravedno štitila interese brodovlasnika, dok su pošiljateljima nametnula prevelik teret odgovornosti. Ova će se tema detaljnije raspraviti kroz usporedbu prilikom analize formulacije Hamburških pravila. Drugi veliki problem koji su Haška pravila

trebala riješiti bilo je ograničenje odgovornosti po paketu ili jedinici. Na to su uvelike utjecali tehnološki napreci u pomorskoj industriji, a jedan od najznačajnijih bio je globalni trend kontejnerizacije. U početku je granica odgovornosti bila postavljena na 100 funti vrijednosti zlatnog sterlinga. S razvojem paletizacije i kontejnerizacije tereta, Haška pravila mogla su se tumačiti tako da se paleta ili kontejner računaju kao jedan paket, bez obzira na broj paketa unutar njega. To je omogućilo prijevozniku da plati odštetu od samo 100 funti po kontejneru, ako bi se dokazalo da je odgovoran za štetu.

4.2. Haško- Visbyjska pravila

Na Konferenciji održanoj u Bruxellesu 1968. godine usvojen je tzv. Visby protokol, koji je izmijenio pet od prvotnih 16 članaka, a stupio je na snagu u lipnju 1977. godine. Visby protokol, zajedno s Haškim pravilima, tvori sustav odgovornosti poznat kao Haško-Visbyjska pravila. Kako bi se prilagodile novim uvjetima i potrebama međunarodne trgovine, Haška pravila su modificirana 1968. godine dodatkom Visbyjskih pravila, poznatih i kao Haška-Visbyjska pravila. Ova izmjena imala je za cilj povećati odgovornost prijevoznika, čime su se proširili okviri za naknadu štete pošiljatelju i proširena su prava pošiljatelja u slučajevima gubitka ili oštećenja tereta. Jedna od najvažnijih promjena bila je povećanje maksimalnih iznosa odgovornosti prijevoznika, čime su pošiljatelji dobili veću zaštitu. Ovaj protokol uveo je tzv. "kontejnersku klauzulu", koja omogućuje pošiljatelju da zatraži novčanu naknadu za svaki paket unutar kontejnera ili palete, pod uvjetom da su navedeni na teretnici. S porastom inflacije, granica odgovornosti povećana je na 10.000 Poincareovih franaka po paketu ili jedinici. Kao alternativu, pošiljatelj je mogao odabrati ograničenje od 30 Poincareovih franaka po kilogramu. Neočekivano, nakon toga je došlo do kolapsa međunarodnog monetarnog sustava Bretton Woods, što je zahtijevalo novu izmjenu novčanih ograničenja.

Novi protokol, usvojen u Bruxellesu 1979. godine, zamijenio je iznos od 10.000 Poincareovih franaka sa 666,67 posebnih prava vučenja (SDR). Taj protokol, poznat kao SDR protokol iz 1979., stupio je na snagu u veljači 1984. godine. Oš jedan utjecaj tehnološkog razvoja u industriji na Haška pravila odnosi se na definiciju "robe". Prema pravilima, teret naveden na teretnici kao teret prevožen na palubi ne smatra se "robom". Ako se teret prevozi na palubi, ali to nije navedeno na teretnici, te se teretnica prenese na treću osobu, prijevoznik je u potpunosti odgovoran za svu štetu, bez ograničenja (osim u slučajevima gubitaka uzrokovanih višom silom, ratnim djelima ili inherentnim manama). Dok odgovornost prijevoznika za teret spremljen u kontejnere ispod palube iznosi 10.000 Poincareovih franaka po paketu unutar kontejnera (ili 667 SDR-a prema Protokolu iz 1979.), odgovornost za teret spremljen u kontejnere na palubi iznosi samo 10.000 franaka Poincare (667 SDR-a) za cijeli kontejner (UNCTAD, 1997., str. 29).

U današnjim uvjetima, više od polovice svjetskih kontejnera prevozi se na palubi, a ne ispod palube.

Stoga mnogi prijevoznici u teretnicama tretiraju kontejnere smještene na palubi kao teret "ispod palube". Zbog toga se povezane odredbe Haških pravila smatraju zastarjelima u svjetlu novih tehnoloških dostignuća u pomorskoj industriji. Iako su Haška pravila tijekom godina relativno dobro služila svjetskom pomorskom prijevozu, njihovi su nedostaci postajali sve očitiji. Jedna od najvažnijih zabrinutosti, koju dijele mnoge zemlje u razvoju, jest da interesi tih zemalja kao pošiljatelja nisu bili dovoljno zaštićeni ni Haškim ni Haško-Visbyjskim pravilima. Osim toga, postalo je jasno da je tehnološki napredak učinio nužnom izmjenu ili čak zamjenu tih pravila. Na kraju je to dovelo do formuliranja nove konvencije, koja je kasnije poznata kao "Hamburška pravila".

4.3. Hamburška pravila

Hamburška pravila, poznata kao Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu tereta morem iz 1978. godine, potpisana su u ožujku 1978. u Hamburgu, Njemačka. Pravni okvir stupio je na snagu 1. studenog 1992. godine. Ova pravila osmišljena su kao alternativa Haškim pravilima, a glavni poticaj za njihovu zamjenu dolazio je iz zemalja u razvoju (Wolff, 2007.). Smatralo se da Haška pravila nepravedno štite interese brodovlasnika, stavljajući većinu odgovornosti na pošiljatelje ili primatelje robe, koji su većinom dolazili iz zemalja u razvoju. Nadalje, u Haškim pravilima postojale su mnoge dvosmislene odredbe koje više nisu odgovarale suvremenim zahtjevima. Također, preklapanje interesa osiguranja tereta i broda stvaralo je financijske gubitke. Ako bi zahtjevi za gubitak ili oštećenje tereta bili potpuno pokriveni P&I osiguranjem brodovlasnika, interes za teret ne bi morao organizirati dodatno osiguranje te bi se time izbjeglo dvostruko osiguranje za gubitak ili štetu tereta.

Hamburška pravila obuhvaćaju i multimodalni prijevoz, definirajući ugovor o prijevozu kao svaki sporazum u kojem se prijevoznik obvezuje, uz naknadu, prevesti robu morem između dvije luke. Međutim, ako ugovor uključuje ne samo morski prijevoz već i druge oblike transporta, smatra se ugovorom o pomorskom prijevozu u kontekstu Hamburških pravila samo za onaj dio koji se odnosi na morski prijevoz (čl. 1. Hamburških pravila). Prema članku 1., stavku 1., podstavku 1. Hamburških pravila, prijevoznik je svaka osoba s kojom je u njezino ime sklopljen ugovor o pomorskom prijevozu robe s pošiljateljem. Definicija prijevoznika u Hamburškim pravilima šira je od one u Haškim-Visbyjevim pravilima jer uključuje svaku osobu koja sklapa ugovor o pomorskom prijevozu robe s pošiljateljem, bilo da se radi o vlasniku broda, unajmljivaču iz ugovora o najmu broda ili bilo kojoj drugoj osobi (Mandić, 2009.).

Osim toga, Hamburška pravila definiraju da razdoblje odgovornosti prijevoznika za robu treba ograničiti na razdoblje tijekom kojeg je odgovoran prijevoznik robe, koja počinje u luci utovara i završava u luci istovara (čl. 4 Hamburška pravila). Treba napomenuti da primjena Hamburških pravila može biti obvezno u slučaju putovanja gdje je država utovara ugovorna strana (Hamburška pravila članak 2. stavak

1.). Posljedično, u nekim slučajevima multimodalnog prijevoza robe, primjena Hamburških pravila može biti obvezna u pogledu pomorske dionice takvog prijevoza. Iako su Hamburška pravila postala važeća 1. studenog 1992. godine, nisu dobila široku podršku od strane najvećih trgovačkih zemalja.

4.4. Roterdamska pravila

Proces izrade Roterdamskih pravila započinje 2001. godine pod vodstvom UNCITRAL-a (Komisija Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo). Cilj je bio stvoriti međunarodni pravni okvir koji bi regulirao transport "od vrata do vrata", s ključnim naglaskom na pomorski dio prijevoza. Ovaj proces je završen usvajanjem Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem, koja je službeno prihvaćena 3. srpnja 2008. godine (Ivošević, 2013.).

Roterdamska pravila su usvojena 11. prosinca 2008. u Roterdamu, a službeno potpisana 23. rujna 2009. godine. Njihova primarna svrha bila je donijeti značajne pogodnosti za pomorski sektor. Wolff (2013.) ističe da nijedna od postojećih međunarodnih konvencija nije u potpunosti prilagođena modernim prijevoznim praksama, poput digitalnih prijevoznih dokumenata, kontejnerskog prijevoza, ili ugovora "od vrata do vrata". Takvi izazovi i promjene u trgovačkoj i transportnoj industriji bili su glavni poticaj za razvoj nove globalne pravne regulative. Kao odgovor na te potrebe, usvojena je Konvencija o međunarodnom prijevozu robe morem, poznata i kao Roterdamska pravila.

Za razliku od Hamburških pravila koja se odnose na prijevoz isključivo između luka, Roterdamska pravila proširuju opseg na "door-to-door" prijevoz (Marin, 2012.). Roterdamska pravila nastoje ukloniti prepreke koje su ograničavale napredak moderne trgovačke prakse i provedbu ugovora o pomorskom prijevozu, a koje su proizašle iz restriktivnih aspekata postojećih konvencija. Cilj je omogućiti primjenu novih pravila ne samo za pomorski prijevoz, nego i za druge oblike transporta, čime se potiče razvoj multimodalnog prijevoza. Osim toga, nova pravila ukidaju neka ograničenja vezana za prijevozne dokumente, proširuju primjenu na sve prijevoze koji uključuju ili dolaze iz države potpisnice, te detaljnije definiraju ugovorne obveze u vezi s prijevozom (Wolff, 2013.). Mandić (2009.) navodi kako se tijekom sastavljanja Roterdamskih pravila mnogo raspravljalo o stilizaciji odredbe koja definira izvršnu stranu, do te mjere da se razmatralo hoće li definicija izvršne strane uopće biti uključena u tekst konvencije.

Prema članku 1., stavku 1., podstavku 6. Roterdamskih pravila: (a) izvršna strana je definirana kao osoba koja nije prijevoznik, ali koja obavlja ili se obvezuje obaviti bilo koju od obveza prijevoznika koje proizlaze iz ugovora o prijevozu. Ove obveze odnose se na prijem, ukrcaj, rukovanje, smještaj, prijevoz, čuvanje, skrb, iskrcaj ili dostavu robe, i to u slučajevima kada takva osoba djeluje, bilo izravno ili neizravno, po zahtjevu ili pod nadzorom prijevoznika. Ujedno osoba se ne može smatrati izvršnom stranom ako, umjesto da djeluje u ime prijevoznika, djeluje izravno ili neizravno u ime pošiljatelja, dokumentarnog

pošiljatelja, kontrolne strane ili primatelja.

Prema Roterdamskim pravilima, kako bi osoba imala kvalitete izvršne strane, mora ispunjavati sljedeće uvjete:

- izvršiti ili se obvezati izvršiti bilo koju od obveza prijevoznika iz ugovora o prijevozu u vezi s prijemom, ukrcajem, rukovanjem, smještajem, prijevozom, čuvanjem, skrbi, iskrcajem ili dostavom robe
- postupati, bilo izravno ili neizravno, prema uputama prijevoznika ili pod njegovim nadzorom
- ne djelovati, izravno ili neizravno, u ime pošiljatelja, dokumentarnog pošiljatelja, kontrolne strane ili primatelja.

Prema definiciji, izvršna strana označava osobu koja sudjeluje u izvršavanju ključnih obveza prijevoznika prema ugovoru o prijevozu. Takva osoba može uključivati, primjerice, pomorskog prijevoznika, prijevoznika koji nudi usluge kopnenog prijevoza, radnike na utovaru ili operatore terminala. Ova definicija izvršne strane izravno proizlazi iz činjenice da Roterdamska pravila ne obuhvaćaju samo pomorski prijevoz, nego i multimodalni prijevoz. Pojam izvršna strana ne obuhvaća samo podizvođače prijevoznika, već i druge pomoćnike koji izvršavaju ugovor (npr. podizvođače podizvođača). Ključni uvjet je da te osobe moraju izvršiti ili se obvezati izvršiti bitnu obvezu prijevoznika iz ugovora o prijevozu (Mandić, 2009.).

4.4.1. Pravni okviri Roterdamskih pravila u multimodalnom transportu

Roterdamska pravila uvode važne novitete u odnosu na postojeće pomorske konvencije koje uređuju prijevoz tereta morem, posebno u pogledu trajanja odgovornosti prijevoznika (Wolff, 2013.). Ova pravila jasno definiraju vremensko razdoblje tijekom kojeg se primjenjuju konvencijske odredbe, čime se unose nove smjernice u okviru odgovornosti. Osim toga, Roterdamska pravila pružaju sveobuhvatan okvir za rješavanje pravnih pitanja koja se odnose na sve sudionike u izvršavanju ugovora o prijevozu. U usporedbi s postojećim konvencijama, proširen je krug osoba uključenih u proces prijevoza na koje se primjenjuju odredbe ove konvencije. Jedna od ključnih promjena koju donose Roterdamska pravila je uključivanje tzv. prijevoza "od vrata do vrata", što omogućuje da ova jedinstvena konvencija pokriva ne samo pomorski, već i multimodalni prijevoz. Da bi Roterdamska pravila bila primijenjena, ugovor o prijevozu mora imati međunarodnu narav i biti povezan s nekom od država koje su stranke ove konvencije (Wolff, 2013.). Ova pravila se odnose isključivo na međunarodne ugovore o prijevozu, što znači da mora postojati međunarodni element u pomorskom prijevozu. Roterdamska pravila primjenjuju se na ugovore koji uključuju međunarodni promet i koji imaju određeni odnos prema državi koja je stranka konvencije. Taj odnos prema državi stranci može se uspostaviti kroz jedno od sljedećih mjesta: mjesto preuzimanja, luka ukrcaja, mjesto

isporuke ili luka iskrcaja (čl. 5.1. Roterdamska pravila). Sama konvencija ne nudi izravnu definiciju pojma „država stranka“. Na temelju tumačenja članaka 88. i 92. Roterdamskih pravila, država stranka smatra se onom koja je potpisala, ratificirala, prihvatila, odobrila ili pristupila ovoj konvenciji, te time preuzela odgovornost za međunarodne obveze prema pravilima. Osim toga, odredbe Roterdamskih pravila primjenjuju se neovisno o državnoj pripadnosti broda, prijevoznika, izvršitelja, krcatelja, primatelja ili bilo koje druge zainteresirane strane (čl. 5.2. Roterdamska pravila).

Prema Grabovcu i Jurilju (2016.), tijekom procesa pripreme Roterdamskih pravila razmatrano je pitanje treba li se ovaj međunarodni okvir primjenjivati isključivo na pomorski dio prijevoza, ili bi trebao obuhvatiti i druge segmente prijevoza koji se odvijaju prije ili nakon pomorskog transporta. Bilo je zagovornika koji su se zalagali za jedinstveni režim odgovornosti bez obzira na različite vrste prijevoza.

Tijekom rasprava razmatrane su tri različite opcije za određivanje odgovornosti: jedinstveni pristup (*uniform liability*), mrežasti pristup (*network liability*) i ograničeni mrežasti pristup (*limited network liability*). Ova pitanja su se pokazala kao jedni od najsloženijih i najdiskutabilnijih aspekata u procesu međunarodne kodifikacije prava vezanih uz prijevoz. Na kraju je postignut sporazum u članku 26., koji se odnosi na pitanje sukoba između unimodalnih konvencija za druge oblike prijevoza koji nisu pomorski i Roterdamskih pravila. Iako su Roterdamska pravila prvenstveno namijenjena pomorskom prijevozu, ona reguliraju multimodalni prijevoz tijekom faza prije ukrcaja na brod i nakon iskrcaja, primjenjujući ograničeni mrežasti pristup odgovornosti. U osnovi, ako postoje odredbe drugih međunarodnih konvencija koje pokrivaju specifične aktivnosti prijevoznika tijekom određenih razdoblja (npr. cestovni prijevoz) i šteta nastane isključivo u tom segmentu prijevoza, tada će se primijeniti one odredbe koje sadrže obvezne norme odgovornosti prijevoznika, ograničenja odgovornosti i rokove za podnošenje tužbi, a one će imati prednost nad Roterdamskim pravilima, u mjeri u kojoj su obvezne (Wolff, 2013.).

4.4.2. Definicija "ugovora o prijevozu" u Roterdamskom pravilu

Definiranje sadržaja i opsega pojma "ugovor o prijevozu" ključno je za određivanje područja primjene Roterdamskih pravila. Prema ovim pravilima, "ugovor o prijevozu" predstavlja sporazum prema kojem prijevoznik, uz naplatu vozarine, preuzima obvezu transporta stvari s jednog mjesta na drugo. Ovaj ugovor mora obuhvaćati prijevoz morem, ali također može uključivati i druge oblike prijevoza uz pomorski.

Postoji nekoliko ključnih aspekata definicije ugovora o prijevozu koji igraju važnu ulogu u određivanju opsega primjene Roterdamskih pravila. Ti ključni elementi uključuju:

- a) ugovor mora uključivati odredbu o prijevozu tereta morem;
- b) ugovor o prijevozu može obuhvatiti ne samo pomorski prijevoz, već i prijevoz drugim prijevoznim metodama;

- c) ne postoje ograničenja u vezi s vrstom prijevozne isprave, a izdavanje takve isprave nije ključni element za definiranje ugovora o prijevozu;
- d) ugovorne strane uključuju prijevoznika i krcatelja;
- e) Roterdamska pravila primjenjuju se na "ugovor o prijevozu" koji uključuje pomorski segment transporta, bez obzira na to je li ugovor obuhvatio i druge vrste prijevoza.

U slučaju nesuglasica u vezi s vrstom ugovorenog prijevoza, Wolff (2013.) ističe da je potrebno razjasniti ovo pitanje kroz tumačenje samog ugovora. Pri kvalifikaciji ugovora treba uzeti u obzir namjeru stranaka, njihovu prethodnu poslovnu praksu, izdane prijevozne isprave, vrstu robe koja se prevozi, stvarni prijevozni put koji je korišten te ostale relevantne okolnosti. Ugovor o prijevozu obvezuje (ugovornog) prijevoznika i (ugovornog) krcatelja, pri čemu je prijevoznik definiran kao osoba koja sklopi ugovor o prijevozu s krcateljem (čl. 1.1.5. Roterdamska pravila).

4.4.3. Multimodalni prijevoz i Roterdamska pravila

Multimodalni transport predstavlja ključnu značajku suvremenih prijevoznih praksi i odnosi se na prijevoz robe koji uključuje najmanje dva različita oblika transporta, prema ugovoru o multimodalnom prijevozu. Wolff (2013.) navodi da se Roterdamska pravila koriste isključivo za multimodalne ugovore koji uključuju prijevoz stvari morem, uz istovremeni dogovor o korištenju druge vrste prijevoza. Stoga, Roterdamska pravila neće biti primjenjiva na multimodalni transport koji obuhvaća zračni i cestovni prijevoz, dok će se primijeniti na multimodalni prijevoz koji uključuje pomorski i cestovni ili pomorski i zračni prijevoz. Važno je naglasiti da će se Roterdamska pravila primijeniti na ugovor o prijevozu koji uključuje pomorski prijevoz i prijevoz drugim prijevoznim granama samo pod uvjetima propisanim u članku 26. Roterdamskih pravila (Wolff, 2013.). Drugim riječima, ako do štete dođe isključivo tijekom transporta drugim oblikom prijevoza, Roterdamska pravila se neće odnositi na taj dio transporta (bilo prije ukrcaja na brod ili nakon iskrcaja). U takvim slučajevima, prednost će imati odredbe relevantne konvencije za taj drugi oblik prijevoza. Pitanje jesu li Roterdamska pravila u potpunosti riješila problem multimodalnog transporta može se odgovoriti time da su pravna pitanja vezana za multimodalni prijevoz samo djelomično obuhvaćena. Wolff (2013.) također napominje da se Roterdamska pravila primjenjuju na multimodalne ugovore u vrlo specifičnim situacijama i pod ograničenim uvjetima. Ova pravila nisu zamišljena kao Multimodalna konvencija, već kao konvencija koja se, pod određenim uvjetima, može primijeniti na "od vrata do vrata" prijevoz, koji uz pomorski uključuje i druge vrste transporta. Primjenjivat će se samo na specifične multimodalne ugovore o prijevozu kada nije moguće precizno utvrditi je li šteta nastala prije ukrcaja, nakon iskrcaja ili tijekom transporta drugim prijevoznim sredstvom. Očekuje se da će ovako ograničeno područje primjene Roterdamskih pravila predstavljati izazov za prijevoznike i korisnike

njihovih usluga, jer neće moći unaprijed predvidjeti koji će sustav odgovornosti i koja međunarodna konvencija biti primjenjivi. Prilikom sklapanja ugovora o prijevozu, strane ne mogu znati niti očekivati hoće li druga unimodalna prijevozna konvencija imati prioritet. Iako Roterdamska pravila još nisu stupila na snagu, predstavljaju pokušaj uspostavljanja novog pravnog okvira za međunarodni prijevoz tereta.

Njihove odredbe predmet su intenzivnih rasprava u znanstvenim i stručnim krugovima širom svijeta. Prema Wolffu (2013.), Roterdamska pravila uvode potpuno novi pristup u usporedbi s tradicionalnim poslovnim praksama temeljenim na Haškim, Haško-Visbijskim i Hamburškim pravilima. Ona pravno omogućuju uključivanje drugih vrsta prijevoza u jedinstveni pravni sustav "od vrata do vrata" te učinkovito rješavaju probleme sukoba s postojećim konvencijama o prijevozu.

Tablica 1. Pregled ograničenja odgovornosti za gubitak ili oštećenje robe u postojećim pomorskim konvencijama (Marin, 2012.)

Konvencije	Granice odgovornosti
Haška pravila	£ 100/paket
Haško / Visbijska pravila	2 SDR/kg ili 667,67 SDR/paket
Hamburška pravila	2,5 SDR/kg ili 835 SDR/paket
Roterdamska pravila	3 SDR/kg ili 875 SDR/paket

Ovo pitanje može biti od ključne važnosti za MTO (multimodalnog prijevoznika) ako se uklapa u definiciju prijevoznika. Također je značajno u situacijama kada MTO, nakon isplate odštete vlasniku tereta za izgublenu robu tijekom pomorskog prijevoza, podnese regresnu tužbu protiv stvarnog (pomorskog) prijevoznika koji je odgovoran za nastalu štetu. Stvarni (pomorski) prijevoznik također ima pravo ograničiti svoju odgovornost prema primjenjivim konvencijama. Bitno je istaknuti da prema Roterdamskim pravilima, prijevoznik se definira kao osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s pošiljateljem. Prijevoznik snosi odgovornost za postupke izvršitelja – osobe koja, iako sama nije prijevoznik, izvršava ili preuzima obvezu izvršiti određene zadatke prijevoznika prema ugovoru o prijevozu, u onoj mjeri u kojoj djeluje po nalogu prijevoznika ili pod njegovim nadzorom i kontrolom (Grabovac i Jurilj, 2009.). Međutim, odgovornost izvršne strane bit će obuhvaćena Roterdamskim pravilima samo ako je pomorski izvršitelj, što se definira kao strana koja obavlja ili se obvezuje izvršiti bilo koju od prijevozničkih obveza tijekom razdoblja između dolaska robe u luku ukrcaja broda i njezina odlaska iz luke iskrcaja. Pored prijevoznika u Roterdamskim se pravilima izdvaja i pojam izvršitelja. Grabovac (2010.) navodi kako pravila definiraju odgovornost pomorskih izvršitelja, koji su dužni ispunjavati iste obveze poput prijevoznika.

5. Primjena multimodalnog prijevoza u Republici Hrvatskoj

Hrvatska ima pogodan zemljopisno-prometni položaj za europske i svjetske prometne tokove, te služi kao "most" između europskog i azijskog kontinenta, a Jadransko more povezuje s ostalim morima svijeta. Pri kreiranju prometne politike Hrvatske, potrebno je na umu imati brojna ograničenja hrvatskog prometnog sustava, koja su posljedica dugoročnih kontradiktornosti prakse ekonomske i prometne politike od kojih su najočitija ova; nepostojanje konzistentne ekonomske i prometne politike, neusklađena politika pojedinih grana prometa, neadekvatna financijska politika prometa, neprimjerena politika zaštite okoliša i sigurnosti prometa, neprimjerena politika jadranske orijentacije, te za kraj vrlo bitno za multimodalni transport je neprimjerena i nekonzistentna politika regionalnog razvoja (Zelenika i Kandžija, 1997.). Što se tiče nekonzistentne politike regionalnog razvoja, Zelenika i Kandžija (1997.) navode da je neprimjeren razvitak prometa (tj. prometne infrastrukture i prometne suprastrukture) pojedinih regija bio je razlogom razbijanja nacionalnog prometnog sustava, a time i nemogućnosti razvitka i afirmacije multimodalnog transporta i suvremenih tehnologija transporta.

Nikolić (2003.) u svom radu naglašava da multimodalnom prijevozu u Hrvatskoj, kao i u ostalim zemljama u tranziciji, nedostaje potrebna teorijska razrada, te da se ključni čimbenici koji utječu na razvoj transporta, a posebice ovog specifičnog oblika, ne provode u praksi na odgovarajući način. Svi zakoni Republike Hrvatske vezani uz multimodalni prijevoz trebali bi biti usklađeni s ovom UN-ovom Konvencijom. Ostaje pitanje kada će UN-ova Konvencija iz 1980. godine biti ratificirana, no s ulaskom Hrvatske u Europsku uniju, važnost multimodalnog prava za provedbu ovog oblika prijevoza bit će jasnije izražena.

Geografski položaj Hrvatske ima ključnu ulogu u njenoj prometnoj valorizaciji. Tranzitni značaj zemlje naglašavaju dva najbitnija transeuropska prometna koridora: longitudinalni koridor koji spaja Zapadnu i Srednju Europu s Bliskim Istokom, te istočni i transverzalni koridor koji povezuje Baltičko more i Podunavlje s Jadranskim morem (Poletan, 2006.). U prethodnim europskim planovima, interesi Hrvatske nisu bili dovoljno naglašeni, što je često dovodilo do situacije da su planirane transeuropske prometnice zaobilazile hrvatski teritorij. Prometne strategije Republike Hrvatske do sada su često bile nedosljedne i nisu imale jasno definirane dugoročne ciljeve. Nikolić (2003.) ističe da se promet u hrvatskim lukama ne može usporediti s prometom u sjevernoeuropskim lukama, osobito od početka 90-ih godina. Na temelju europskog ukupnog prometa, 46% prometa ostvarenog kroz europske luke pripada atlantskim i sjevernoeuropskim lukama, dok zapadne mediteranske luke, uključujući najveću sredozemnu luku Marseille, čine 23%. S druge strane, jadranske luke čine samo 9% ukupnog prometa, od čega hrvatske luke sudjeluju sa svega 2%, većinom preko riječke luke. Ova statistika ukazuje na disproporciju između postojećeg prometa i potencijala koje nudi geoprometni položaj Hrvatske. Luke na Jadranu nisu dovoljno

integrirane sa svojim okolnim područjima, ni u pogledu gustoće prometne infrastrukture, ni u odnosu na tip i suvremenost prometnica. Da bi se unaprijedila ova situacija, ključno je fokusirati se na modernizaciju željezničke mreže, koja bi omogućila bolju povezanost kopnenog dijela Hrvatske s lukama. Ako hrvatske luke uspiju povećati svoju efikasnost i smanjiti operativne troškove, što je moguće kroz unapređenje tehničke opremljenosti i organizacije rada, mogle bi postati konkurentne za trgovinu s Dalekim Istokom, zahvaljujući svom strateškom prometnom položaju. Naime, morski put bi bio kraći, a kopneni transport do krajnjih odredišta u Srednjoj Europi brži (Nikolić, 2003.).

Željeznički promet čini osnovu prometne i gospodarske infrastrukture svake zemlje, uključujući i Hrvatsku (U takvim uvjetima, neophodno je da se i hrvatski željeznički sustav prilagodi suvremenim standardima te uključi u europsku željezničku mrežu. S obzirom na to da kvaliteta željezničkog sustava u Hrvatskoj znatno zaostaje za europskim prosjekom, multimodalni operateri će biti primorani koristiti alternativne metode prijevoza kako bi dostavili robu do terminala ili odabrali druge trgovačke rute (Sosko i dr., 2019). Nikolić (2003.) ističe da bi hrvatska željeznička mreža mogla postati integralni dio europske brze željezničke mreže, ali samo ako se izgrade ključne dionice koje bi poboljšale europski promet. Proces uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav bio je usporen, prvenstveno zbog političkih prilika u istočnoj Europi, a kasnije i zbog ratnih sukoba, što je uzrokovalo prekid prometnih veza kroz Hrvatsku i dovelo do razvoja alternativnih koridora koji su zaobilazili ovo područje.

Pozicija Hrvatske unutar europskog prometnog sustava također je oblikovana zaključcima usvojenim na Drugoj i Trećoj paneuropskoj konferenciji. Što se tiče zračnog prometa u Hrvatskoj, on će neizbježno biti integriran u europski i svjetski prometni sustav. Potrebno je uspostaviti bilateralne sporazume sa susjednim zemljama i njihovim kontrolnim centrima za zračni promet. Ulaskom u Europsku uniju, Hrvatska je bila obvezna prilagoditi svoja zračna pristaništa europskoj prometnoj mreži, što uključuje uvođenje multimodalnih rješenja za sve članice. Završetkom razvoja multimodalne platforme u riječkoj luci 2021. godine, u sklopu projekta povezivanja s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata, uspješno je okončana izgradnja ovog značajnog infrastrukturnog projekta.

Mlinarić (2015.) u svom istraživanju navodi da je terminal "prostorno mjesto na kraju transportnog lanca, predviđeno za ukrcaj ili iskrcaj putnika ili za manipulaciju teretom i njegovu daljnju distribuciju." Terminali čine ključne tehničko-tehnološke i organizacijske cjeline unutar robnih i transportnih centara, luka, pristaništa ili unutarnjih prekrcajnih stanica. Osnovna funkcija terminala je prijenos intermodalnih transportnih jedinica između različitih vrsta prijevoza, uključujući cestovni, željeznički, pomorski, zračni ili riječni prijevoz (Pintarić, 2021.). Trenutno, Hrvatska raspolaže sa šest kontejnerskih terminala smještenih u Splitu, Rijeci, Zagrebu, Slavonskom Brodu, Osijeku i Zadru (Marković, 2017.). Poboljšanjem riječnih veza do Zagreba i uspostavom boljih željezničkih veza prema Rijeci, luka Rijeka bi ponovno postala atraktivna za međunarodni promet (Čakširan, 2014.).

ZAKLJUČAK

U uvodu rada obuhvaćeni su ključni aspekti multimodalnog prijevoza, koji su izuzetno relevantni za razumijevanje njegovog razvoja i značaja u modernom transportu. S obzirom na ubrzan razvoj industrije i tehnologija, naročito kontejnerizacije, pojavila se potreba za boljim uređivanjem pravnih odnosa među sudionicima u ovom sektoru. Ovi pravni izazovi morali su se riješiti paralelno s napretkom suvremenih tehnologija i razvoja multimodalnog transporta.

Suvremena međunarodna trgovina zahtijeva brz i efikasan prijevoz robe, kako bi se roba od prodavatelja do kupca isporučila u što kraćem vremenskom razdoblju, bez nepotrebnih odgoda. Zato je ključno da prijevoz bude organiziran na principu „od vrata do vrata“, s ciljem da roba stigne na odredište u dogovorenom vremenu. U tu svrhu, dokument o multimodalnom transportu i prometu igra ključnu ulogu, jer potvrđuje sklopljeni ugovor između strana i dokazivanje da je operator preuzeo pošiljku radi daljnje organizacije prijevoza prema uvjetima ugovora, te da će ispuniti svoje obveze prema istom.

Odgovornost za uspješan prijevoz robe prepuštena je kvalificiranim operaterima multimodalnog transporta (MTO), što čini osnovu za pravovremeno i učinkovito izvršenje svih faza transportnog procesa. Ključno je da se prijevoz obavlja u skladu s jedinstvenim pravnim normama na međunarodnoj razini. Takvo jedinstveno pravno uređenje smanjuje mogućnost nesporazuma i pogrešnog tumačenja ugovornih odredbi, osobito kada se radi o odgovornosti za štetu, čime se osigurava veća pravna sigurnost za sve sudionike u transportnom lancu.

U nastavku rada detaljno su analizirana pravna pravila i okviri koji su usmjereni na podršku razvoju multimodalnog transporta. Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu, koja je donesena s ciljem unifikacije međunarodnog sustava multimodalnog prijevoza, još uvijek nije stupila na snagu. Unatoč tome, ova Konvencija predstavlja ključni pravni instrument koji nastoji stvoriti jedinstvene smjernice i pravila za upravljanje multimodalnim prijevozom na globalnoj razini. Takva standardizacija imala bi za cilj smanjenje pravnih nesigurnosti i olakšavanje međusobne suradnje među različitim prijevoznicima i operaterima u različitim dijelovima svijeta. Unatoč unifikacijskim naporima koji su rezultirali nekoliko međunarodnih ugovora (Haška, Haško-Visbyjska i Hamburška pravila), nijedan od njih nije postigao univerzalno prihvaćanje. Takvo stanje stvorilo je nezadovoljavajuću situaciju u pogledu unifikacije pravnog uređenja pomorskog prijevoza.

S obzirom na geografskoprometni položaj Hrvatske i Jadranskome moru koji je "mosti" između europskog i azijskog kontinenta, sustav i pravno uređenje Republike Hrvatske po pitanju multimodalnog transporta, nije na nivou na kojem bi moglo i moralo biti. Potrebno je na umu imati brojna ograničenja hrvatskog prometnog sustava, koja su posljedica dugoročnih kontradiktornosti prakse ekonomske i

prometne politike. Prometna politika Republike Hrvatske do sada bila je većinom neujednačena i nije imala jasno postavljene smjernice za dugoročni razvoj.

Jasno je da međunarodni instrumenti moraju biti kontinuirano ažurirani kako bi odgovarali na brze promjene u pravnim odnosima unutar sektora prijevoza. Promjene u pomorskom prijevozu, poput internetizacije, razvoja elektroničke komunikacije, kontejnerizacije te promjena u odnosima snaga među stranama u prijevoznim ugovorima, značajno su utjecale na način poslovanja. Međutim, niti jedna od trenutnih konvencija potpuno ne adresira suvremene izazove, kao što su uporaba elektroničkih prijevoznih isprava, kontejnerski prijevoz i "od vrata do vrata" ugovori. Ti su izazovi bili glavni poticaj za razvoj nove međunarodne konvencije, što je rezultiralo donošenjem Roterdamskih pravila, koja reguliraju ugovore o međunarodnom prijevozu robe morem, ili djelomično morem.

Iako su Roterdamska pravila predstavljena kao korak naprijed, sustav mrežaste odgovornosti izaziva kritike zbog svoje složenosti i mogućnosti da Roterdamska pravila dožive sudbinu sličnu Multimodalnoj konvenciji. Glavne zamjerke odnose se na utvrđivanje odgovornosti u slučajevima kada je nepoznato gdje je nastala šteta tijekom prijevoza. U tim slučajevima, Roterdamska pravila se primjenjuju, no ostaje otvoreno pitanje hoće li biti zamijenjena drugom konvencijom koja regulira specifičan prijevozni segment. Kritike su usmjerene i na određivanje odgovornosti u fazama skladištenja ili prekrcaja te u slučajevima zakašnjenja u multimodalnom prijevozu.

Zaključno, unatoč značajnim pomacima postignutim donošenjem Roterdamskih pravila i drugih međunarodnih konvencija, još uvijek postoje izazovi koji zahtijevaju dodatnu pažnju. Iako su Roterdamska pravila donijeta s ciljem modernizacije i unifikacije međunarodnog prijevoza, kompleksnost mrežastog sustava odgovornosti i nedostatak jasnih smjernica za specifične faze prijevoza ukazuju na potrebu za daljnjim usklađivanjem i prilagodbom pravnih okvira. Potrebno je osigurati veću pravnu jasnoću i učinkovitost u multimodalnom prijevozu kako bi se smanjile pravne nesigurnosti i omogućila jednostavnija primjena pravila u praksi. Iako su postignuti važni koraci, stručne rasprave i kritike i dalje potvrđuju potrebu za daljnjim unapređenjem ovog sustava.

POPIS PRIVITAKA

1. UN Konvencija o Multimodalnom Transportu (UNCTAD)

(Izvor: https://treaties.un.org/doc/treaties/1980/05/19800524%2006-13%20pm/ch_xi_e_1.pdf)

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.
2. "Multimodal transport operator" means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.
3. "Multimodal transport contract" means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.
4. "Multimodal transport document" means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.
5. "Consignor" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a multimodal transport contract has been concluded with the multimodal transport operator, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the multimodal transport operator in relation to the multimodal transport contract.
6. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
7. "Goods" includes any container, pallet or similar article of transport or packaging, if supplied by the consignor.
8. "International convention" means an international agreement concluded among States in written form and governed by international law.

UNITED NATIONS CONVENTION ON INTERNATIONAL
MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECOGNIZING

- (a) that international multimodal transport is one means of facilitating the orderly expansion of world trade;
- (b) the need to stimulate the development of smooth, economic and efficient multimodal transport services adequate to the requirements of the trade concerned;
- (c) the desirability of ensuring the orderly development of international multimodal transport in the interest of all countries and the need to consider the special problems of transit countries;
- (d) the desirability of determining certain rules relating to the carriage of goods by international multimodal transport contracts, including equitable provisions concerning the liability of multimodal transport operators;
- (e) the need that this Convention should not affect the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations;
- (f) the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operators and operations;
- (g) the need to have regard to the special interest and problems of developing countries, for example, as regards introduction of new technologies, participation in multimodal services of their national carriers and operators, cost efficiency thereof and maximum use of local labour and insurance;
- (h) the need to ensure a balance of interests between suppliers and users of multimodal transport services;
- (i) the need to facilitate customs procedures with due consideration to the problems of transit countries;

AGREEING to the following basic principles:

- (a) that a fair balance of interests between developed and developing countries should be established and an equitable distribution of activities between these groups of countries should be attained in international multimodal transport;

(b) that consultation should take place on terms and conditions of service, both before and after the introduction of any new technology in the multimodal transport of goods, between the multimodal transport operator, shippers, shippers' organizations and appropriate national authorities;

(c) the freedom for shippers to choose between multimodal and segmented transport services;

(d) that the liability of the multimodal transport operator under this Convention should be based on the principle of presumed fault or neglect,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

2. Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem

(Izvor: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg-rules-commonwealth.pdf>)

ANNEX VII. CARRIAGE OF GOODS BY SEA

A. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg)

Preamble

The States Parties to this Convention,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea,

Have decided to conclude a convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

Part I. General provisions

Article 1. Definitions

In this Convention:

1. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.
2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.
3. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.
4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
5. "Goods" includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.
6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.
7. "Bill of lading" means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.
8. "Writing" includes, *inter alia*, telegram and telex.

Article 2. Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

(a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

(d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or

(e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

3. Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima za međunarodni prijevoz robe u cijelosti ili djelomično morem

(Izvor: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf>)

Chapter 1 **General provisions**

Article 1 *Definitions*

For the purposes of this Convention:

1. “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.
2. “Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.
3. “Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.
4. “Non-liner transportation” means any transportation that is not liner transportation.
5. “Carrier” means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.
6. (a) “Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, keeping, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control.

(b) “Performing party” does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.

Article 4
Applicability of defences and limits of liability

1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:

- (a) The carrier or a maritime performing party;
- (b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or
- (c) Employees of the carrier or a maritime performing party.

2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.

Chapter 2
Scope of application

Article 5
General scope of application

1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:

- (a) The place of receipt;
- (b) The port of loading;
- (c) The place of delivery; or
- (d) The port of discharge.

SAŽETAK

Cilj ovog rada bio je detaljno istražiti koncept multimodalnog transporta, koji se temelji na upotrebi različitih prijevoznih sredstava, uključujući cestovni, željeznički, pomorski i zračni prijevoz, kako bi se postigla veća učinkovitost i isplativost. Ovaj pristup doprinosi ubrzanju industrijskog razvoja, potiče kontejnerizaciju i primjenu novih tehnologija, što, pak, zahtijeva odgovarajuće pravno reguliranje odnosa među ključnim akterima u transportnom sektoru. Posebna pažnja posvećena je pomorskoj komponenti multimodalnog transporta, koja igra ključnu ulogu u međunarodnoj trgovini, omogućujući bržu i sigurniju dostavu robe “od vrata do vrata”.

Suvremena trgovina zahtijeva pravovremenu i učinkovitu dostavu, a isprave vezane uz multimodalni transport služe kao ključni dokumenti koji potvrđuju sklopljeni ugovor između operatera i pošiljatelja. Ključ za sigurnost i odgovornost u ovom procesu leži u usklađivanju s jedinstvenim pravnim normama koje minimiziraju rizik od nesporazuma, posebice kada je riječ o odgovornosti za nastalu štetu. Iako su učinjeni mnogi međunarodni naponi u svrhu unifikacije pravnog okvira za multimodalni transport, uključujući Haška i Hamburška pravila, univerzalno prihvaćena konvencija još uvijek ne postoji, što stvara pravne nejasnoće, naročito u pomorskom segmentu. Roterdamska pravila, donesena kako bi odgovorila na izazove suvremenog međunarodnog prijevoza, predstavljaju značajan korak prema unifikaciji pravnog okvira. Iako se sustav mrežaste odgovornosti koji ona uvode suočava s kritikama zbog svoje složenosti i nejasnoće u vezi s odgovornostima u specifičnim fazama prijevoza, kao što su skladištenje i prekrcaj, Roterdamska pravila i dalje teže modernizaciji ovog sektora.

Hrvatska, s obzirom na svoj strateški položaj na Jadranskom moru, ima veliki potencijal za daljnji razvoj multimodalnog transporta. Međutim, trenutni pravni okvir i infrastruktura još uvijek nisu na zadovoljavajućem nivou. Nepostojanje dosljedne prometne politike i dugoročne strategije otežava punu integraciju Hrvatske u europske i globalne prometne tokove.

Zaključno, unatoč postignutim pomacima u regulaciji međunarodnog transporta, nužna je daljnja revizija i prilagodba pravnih okvira kako bi se osigurala veća pravna jasnoća i učinkovitost, posebno u segmentu multimodalnog prijevoza.

Ključne riječi: *multimodalni transport, operator multimodalnog transporta (MTO), ugovor, konvencija, pravila*

ABSTRACT

Maritime transport in the service of multimodal transport

The aim of this paper was to thoroughly investigate the concept of multimodal transport, which is based on the use of various modes of transport, including road, rail, sea, and air transport, in order to achieve greater efficiency and cost-effectiveness. This approach contributes to the acceleration of industrial development, promotes containerization, and the application of new technologies, which in turn requires appropriate legal regulation of the relationships between the key actors in the transport sector. Special attention was given to the maritime component of multimodal transport, which plays a key role in international trade by enabling faster and safer "door-to-door" delivery of goods.

Modern trade requires timely and efficient delivery, and the documents related to multimodal transport serve as essential documents confirming the contract between the operator and the shipper. The key to safety and responsibility in this process lies in alignment with unified legal standards, minimizing the risk of misunderstandings, especially concerning liability for any damage. Although many international efforts have been made to unify the legal framework for multimodal transport, including the Hague and Hamburg Rules, a universally accepted convention still does not exist, creating legal ambiguities, particularly in the maritime segment. The Rotterdam Rules, enacted to address the challenges of modern international transport, represent a significant step towards the unification of the legal framework. Although the networked system of responsibility they introduce has faced criticism for its complexity and lack of clarity regarding responsibilities in specific stages of transport, such as storage and transshipment, the Rotterdam Rules still strive for modernization of the sector.

Considering its strategic location on the Adriatic Sea, Croatia has significant potential for further development of multimodal transport. However, the current legal framework and infrastructure are still not at a satisfactory level. The lack of a consistent transport policy and long-term strategy makes it difficult for Croatia to fully integrate into European and global transport flows.

In conclusion, despite the progress made in regulating international transport, further revision and adjustment of legal frameworks are necessary to ensure greater legal clarity and efficiency, especially in the multimodal transport segment.

Keywords: *multimodal transport, multimodal transport operator (MTO), contract, convention, rule*

LITERATURA

1. Bilić, Andrijana; Buklijaš, Boris. Međunarodno radno pravo. Split: Pravni fakultet, 2006.
2. Borcic, V. (1980). United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 1980). *Uporedno Pomorsko Pravo i Pomorska Kupoprodaja*, 87, 3.
3. Čakširan, M. (2014). Tehno-ekonomska analiza prometa na europskim unutarnjim plovnim putovima (Doctoral dissertation, University of Zagreb. Faculty of Mechanical Engineering and Naval Architecture).
4. Eftestøl, E. J. (2010). The Rotterdam Rules in a European multimodal context. *Journal of International Maritime Law*, 16, 274.
5. Ferenčak, J. (2016). Uloga i značaj multimodalnog transporta u prijevozu robe. Diplomski rad, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Zagrebu.
6. Gadžić, M. (2018). Odabir načina prijevoza racionalizacijom transportnih troškova-studija slučaja (Doctoral dissertation, University of Zagreb. Faculty of Transport and Traffic Sciences. Division of Intelligent Transport Systems and Logistics. Department of Transport Logistics).
7. Grabovac, I. Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, svezak, 17.
8. Grabovac, I. (2010). Do the Rotterdam rules contribute to unification?. *Poredbeno pomorsko pravo*, 49(164), 159-168.
9. Grabovac, I., & Jurilj, M. (2016). Temeljna načela nove konvencije o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila, 2009.). *Mostariensia: časopis za društvene i humanističke znanosti*, 20(1-2), 219-225.
10. Ivanović, M. (2017). Analiza tržišta špediterskih usluga u Republici Hrvatskoj (Doctoral dissertation, University of Zagreb. Faculty of Transport and Traffic Sciences. Division of Intelligent Transport Systems and Logistics. Department of Transport Logistics).
11. Ivković, Đ. (1994). *Hamburška pravila*.
12. Ivošević, B. (2013). Roterdamska pravila: Novi pokušaj međunarodnopravnog uređenja odgovornosti za pomorski prijevoz stvari is njime povezanih drugih grana transporta. *Poredbeno pomorsko pravo*, 52(167), 105-148.

13. Katić, M. (2017). Temeljne značajke špediterskog prava (Doctoral dissertation, University of Split. Faculty of Maritime Studies. Department of nautical studies).
14. Kokolari, M. (2021). Multimodalna transportna tehnologija u međunarodnom logističkom poslovanju (Doctoral dissertation, Josip Juraj Strossmayer University of Osijek. Faculty of Economics in Osijek. Chair of Marketing).
15. Kos, S. (2014). Integralni i multimodalni transport.
16. Kučan, A. (2018). Kontejnerizacija prijevoza u logističkom sustavu (Doctoral dissertation, The Polytechnic of Rijeka).
17. Ludvik, M. (2022). Multimodalni transport (Doctoral dissertation, University of Zagreb. Faculty of Law. Maritime and General Transport Law).
18. Mandić, N., & Skorupan Wolf, V. (2015). Maritime Performing Party under the Rotterdam Rules 2009. *Transactions on Maritime Science*, 4(02), 132-139.
19. Marin, J. (2012). The Harmonization of Liability regimes concerning Loss of goods During multimodal Transport. University of Zagreb, Zagreb, Croatia, 1.
20. Marković, I. (1991). Doprinos definiranju cjeline i dijelova integralnih transportnih sustava. *Promet-Traffic&Transportation*, 3(4), 183-191.
21. Marković, I. (2017). Pristup tržištu cestovnog transporta kroz mogućnosti intermodalnog i multimodalnog transporta u Bosni i Hercegovini. *Društvena i tehnička istraživanja*, (2), 236-253.
22. Mlinarić, T. J. (2015). Robno transportni centri. Fakultet prometnih znanosti, Zagreb.
23. Nikolić, G. (2003). Multimodalni transport–čimbenik djelotvornog uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav. *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci: časopis za ekonomsku teoriju i praksu*, 21(2), 93-112.
24. Pavlić, P. (2023). Upravljanje rizicima u međunarodnom multimodalnom transportu (Doctoral dissertation, University of Zagreb. Faculty of Economics and Business. Department of Trade and International Business).
25. Pavlin, K. (2019). Komparativna analiza primjene INTRASTAT sustava između članica EU (Doctoral dissertation, University of Zagreb. Faculty of Transport and Traffic Sciences. Division of Intelligent Transport Systems and Logistics. Department of Transport Logistics).

26. Pavić, D. (2012.), Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja, Split: Književni krug.
27. Periša, J. J. (2019). Mogućnost daljnjeg razvoja multimodalnog transporta u Republici Hrvatskoj (Doctoral dissertation, University of Zagreb. Faculty of Economics and Business. Department of Trade and International Business).
28. Pintarić, N. (2021). Multimodalni kargo prijevoz u Hrvatskoj (Doctoral dissertation, University of Zagreb. Faculty of Science. Department of Geography).
29. Poletan Jugović, T. (2006). The integration of the Republic of Croatia into the Paneuropean transport corridor network. *Pomorstvo*, 20(1), 49-65.
30. Reynolds, F. (1990). The Hague rules, the Hague-Visby rules, and the Hamburg rules. *MLAANZ journal*, 7, 16.
31. Rudan, I. (2002). Utjecaj logističkog odlučivanja na multimodalni transport. *Pomorski zbornik*, 40(1), 139-152.
32. Skorupan Wolff, V. (2007). Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem. *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 28(2), 973-1016.
33. Sosko, G. B., Buntak, K., & Grgurevic, D. (2019). Multimodal transportation development as a comparative advantage factor for Croatian economy. *Economic and Social Development: Book of Proceedings*, 137-145.
34. Spajić, I. (2017). Uloga i zadaci logističkog operatera kod prijevoza kontejnera (Doctoral dissertation, University North. University centre Varaždin. Department of Technical and Economic Logistics).
35. Svetopetrić, I. (1991). Pojam termina integralni, multimodalni i kombinirani transport. *Promet-Traffic&Transportation*, 3(5), 249-252.
36. Zelenika, R., (2006.) Multimodalni prometni sustavi. Rijeka: Ekonomski fakultet u Rijeci
37. Zelenika, R. (2001). Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment
38. Zelenika, R. (2005). Temelji logističke špedicije. Knj. 1.
39. Zelenika, R., & Jakomin, L. (1995). Suvremeni transportni sustavi (Modern Transport Systems)
40. Zelenika, R., & Kandžija, V. (1997). Relevantne značajke prometne politike Europske unije i Republike Hrvatske. *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 44(1-2), 35-48.

41. Zelenika, R., Pavlić Skender, H., & Kamnik Zebec, S. (2008). Primarni izvori prava multimodalnoga prometa. Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu, 58(1-2), 219-262.
42. Žgaljić, D. (2014). Model pomorskih prometnica u funkciji razvoja intermodalnog prijevoza (Doctoral dissertation, University of Rijeka. Faculty of Maritime Studies, Rijeka).
43. Žgaljić, D., Perkušić, Z., & Schiozzi, D. (2015). Značenje multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza u razvoju pomorskih prometnica. Pomorski zbornik, 49(1), 265-279.
44. Vuković, A., & Bodul, D. (2012). O obvezi osnivanja fonda ograničene odgovornosti. Pomorstvo, 26(2), 35-350.
45. Wolff, V. S. (2013). Polje primjene Roterdamskih pravila-unimodalni i multimodalni aspekti. Poredbeno pomorsko pravo, 52(167), 37-79.
46. Xu, G. (1999). Multimodal transport and trade facilitation: implications in the Chinese context.

INTERNETSKI IZVORI

1. Slika 1. Multimodalni transport (Izvor: <https://www.deniint.com.mk/what-is-multimodal-transportation/>) (pristupljeno: 06.10.2024.)
2. Slika 2. Prikaz multimodalne mreže (Izvor: (https://www.researchgate.net/figure/Model-graph-of-a-multimodal-transport-network_fig2_357409937) (pristupljeno: 19.09.2024.)
3. Slika 3. FBL – teretnica za multimodalni transport (Izvor: <https://www.efbl.fiata.org/efbl>) (pristupljeno: 19.09.2024.)
4. Slika 4. FWB – teretni list za multimodalni transport (Izvor: [Fiata FWB \(Non-Negotiable Fiata Multimodal Transport Waybill\) | Letterofcredit.biz | LC | L/C](#))
5. Slika 5. FCR – neopoziva špediterska potvrda (Izvor: [FIATA - Prometna Zona \(prometna-zona.com\)](#) (25.09.2024.)
6. FCR - <https://hgk.hr/usluge/registar-posrednika-i-imenik-agenata-posredovanja-u-prometu-nekretnina/fiata> (pristupljeno: 25.09.2024.)
7. FCT - <https://hgk.hr/usluge/registar-posrednika-i-imenik-agenata-posredovanja-u-prometu-nekretnina/fiata> (pristupljeno: 25.09.2024.)

8. Slika 6. FCT - špediterska transportna potvrda (Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>) (pristupljeno: 25.09.2024.)
9. Slika 7. FWR - špediterska skladišna potvrda (Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>) (pristupljeno: 25.09.2024.)
10. Slika 8. SDT –potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe (Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>) (pristupljeno: 25.09.2024.)
11. Slika 9. SIC – potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu (Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>) (pristupljeno: 25.09.2024.)
12. Slika 10. FFI - špediterske upute (Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>) (pristupljeno: 25.09.2024.)
13. Tablica 1. Pregled ograničenja odgovornosti za gubitak ili oštećenje robe u postojećem pomorskom prometu konvencije - Marin, J. (2012). The Harmonization of Liability regimes concerning Loss of goods During multimodal Transport. University of Zagreb, Zagreb, Croatia, 1. (pristupljeno: 26.09.2024.)
14. BIMCO - Baltic and International Maritime Council, BIMCO (Izvor: <https://www.bimco.org>) (pristupljeno: 27.09.2024.)
15. HGK – Hrvatska Gospodarska Komora (Izvor: <https://hgk.hr/pomorski-zakonik-najava>) (pristupljeno: 26.09.2024.)
16. United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport - (Izvor: https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf) (pristupljeno: 24.09.2024.)
17. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - (Izvor: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf>) (pristupljeno: 24.09.2024.)
18. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (Hamburg Rules) – (Izvor: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg-rules-commonwealth.pdf>) (pristupljeno: 25.09.2024.)