



HRVATSKO
DRUŠTVO
ZA TRANSPORTNO
PRAVO
*Croatian
Transport
Law
Association*

TEMA BROJA

TRANSPORTER BR. 8, LIPANJ 2022.

Tin Aničić, mag. iur.
Kovačević Prpić Simeunović odvjetničko društvo d.o.o.

Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu – antikvitet na kolosijecima modernog zakonodavstva?

1. Jedinstveni željeznički prostor i uređenje međunarodnog prijevoza željeznicom

Moderni trendovi dekarbonizacije i niskougljičnog gospodarstva (eng. *Low-carbon economy*) kao jedan od imperativa nameću uporabu željeznice, kao ekološki osviještenog prijevoza, kako za prijevoz putnika tako i za prijevoz tereta, osobito kada je nužan multimodalni prijevoz na dužim relacijama. Kako bi se postigao navedeni imperativ, nije dovoljno samo infrastrukturno i tehničko-tehnološki unaprijediti željeznički prijevoz u cjelini, već je potrebno stvoriti i pravni okvir koji pruža pravnu sigurnost (izvjesnost) poduzetnicima prilikom iskorištavanja željezničke infrastrukture.

Dakle, uzalud asfaltirana cesta ako po njoj nema tko prometovati, odnosno uzalud nova željeznička infrastruktura ako po njoj ne prometuju željeznički prijevoznici.

S europskog aspekta regulacije željezničkog prijevoza, cilj europske politike željezničkog prijevoza je osnivanje jedinstvenog željezničkog prostora. Željezničkom politikom EU-a ujedno se doprinosi širim ciljevima politike prometnog sektora u cjelini te se njima nastoji ostvariti povezana, održiva, uključiva i sigurna mobilnost unutar EU-a.

Glavno zakonodavstvo EU-a kojim se podupire razvoj željezničke politike EU-a sastoji se od četiriju zakonodavnih paketa koje su Vijeće EU-a i Europski parlament donijeli između 2001. i 2016. godine. Ti paketi uključuju zajedničke odredbe o:

- liberalizaciji željezničkog tržišta;
- izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima i davanju ovlaštenja strojovodama;
- sigurnosnim zahtjevima;
- osnivanju Europske agencije za željeznice i regulatornih tijela za željeznice u svakoj državi članici;
- i pravima putnika u željezničkom prometu.

Četvrti i posljednji željeznički paket, koji se sastoji od šest zakonodavnih akata i usmjeren je na završne elemente otvaranja željezničkog tržišta i povećanja njegove konkurentnosti, stupio je na snagu 2021. godine. [1]

Time je dovršeno potpuno otvaranje tržišta prijevoza željeznicom na čitavoj infrastruktornoj mreži unutar EU-a. Dokinuti su čvrsti monopoli državnih željeznica koji su prethodno kontrolirali tržište na temelju samog zakona te su zamijenjeni većim brojem individualnih željezničkih prijevoznika, koji su, poput svojih konkurenata u cestovnom prometu, počeli pružati usluge prijevoza gdje god im je to unutar EU-a bilo komercijalno isplativo, neovisno o svojem domicilu [2].

Međutim, primarno je dostignuće regulative EU-a harmonizacija u pogledu interoperabilnosti željezničkog sustava kako bi se željeznički promet mogao nesmetano odvijati unutar jedinstvenog tržišta EU-a i liberalizacija tržišta željezničkih usluga unutar EU-a, odnosno prilagodba željezničkog prometa ciljevima jedinstvenog tržišta EU-a.



COTIF 1999. uživa primjenu isključivo u situacijama međunarodnog prijevoza gdje se polazišna i odredišna točka nalaze u različitim državama potpisnicama

S druge strane, temeljni međunarodni multilateralni instrument regulacije željezničkog prijevoza je **Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu** (COTIF) od 9. svibnja 1980. s protokolom iz 1999. (dalje: „COTIF 1999“) koja je inkorporirana u hrvatski pravni poredak 24. listopada 2000. [3] Međutim, COTIF 1999 uživa primjenu isključivo u situacijama međunarodnog prijevoza gdje se polazišna i odredišna točka nalaze u različitim državama potpisnicama.

[1] Izgradnja Jedinstvenog europskog željezničkog prostora, dostupno na:

<https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/single-eu-railway-area/>

[2] Usp. prof. dr. sc. Nikoleta Radionov u Nikoleta Radionov [et al.], „Europsko prometno pravo“, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011., str. 74.-75.

[3] NN Međunarodni ugovori 12/2000 (115)

Tako je člankom 1. stavkom 1. CIV – Dodatka A COTIF-a 1999 određeno da ova *Jedinstvena pravila vrijede za svaki ugovor o željezničkom prijevozu putnika, uz naknadu ili besplatno, kad je polazište i odredište u različitim državama članicama, bez obzira na mjesto stalnog boravišta ili mjesto poslovanja i nacionalnosti strana u ugovoru o prijevozu*, odnosno u pogledu prijevoza tereta člankom 1. stavkom 1. CIM – Dodatka B COTIF-a 1999 je određeno da ova *Jedinstvena pravila vrijede za svaki ugovor o prijevozu robe uz naknadu kad je mjesto preuzimanja robe i mjesto određeno za isporuku u različitim državama članicama, bez obzira na mjesto poslovanja i nacionalnost strana u ugovoru o prijevozu*. Dakle, COTIF 1999 služi kao glavni izvor materijalnopравnih odredbi za razrješavanje odnosa nastalih u međunarodnom prijevozu željeznicom.

Slijedom navedenog, ni europski regulator, niti COTIF 1999 ne razrješuju materijalnopравne odnose koji nastaju u unutarnjem željezničkom prometu. Drugim riječima, unutarnji željeznički promet „prepušten je na milost“ nacionalnom zakonodavcu i odredbama nacionalnih propisa.

2. Uređenje prijevoza u unutarnjem željezničkom prometu u RH

Promatrajući željezničke sektorske propise, glavni propisi kao što su Zakon o željeznici i Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava

više su puta korijenito mijenjani i usklađivani s pravnom stečevinom EU-a (osobito 2013.) u kontekstu zakonodavnih paketa EU-a u željezničkom sektoru.

S druge strane, materija materijalnog prometnog prava u željezničkom prijevozu (u obveznopравnom smislu), koja je prepuštena nacionalnom zakonodavcu, regulirana je Zakonom o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (dalje: „ZOU“) [4] koji je na snazi od 24. listopada 1996.

Premda *prima facie* starog datuma, ZOU je duhovni sljednik još starijeg Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu [5] iz 1974. (dalje: „ZOU 74“). Sljedništvo se ogleda u činjenici da se ZOU i ZOU 74 razlikuju prvenstveno u upotrebi jugoslavenskog dinara kao valute i manjim terminološkim razlikama kao što je izmjena riječi „odšteta“ u termin „naknada štete“.

Tako primjerice članak 71. stavak 3. ZOU-a 74 određuje da odšteta koju prijevoznik plaća za gubitak ili oštećenje stvari ne može biti veća od 15 dinara po kilogramu brutto mase izgubljene ili oštećene stvari, dok članak 64. stavak 3. ZOU-a određuje da naknada štete koju prijevoznik plaća za gubitak ili oštećenje stvari ne može biti veća od 2,00 kune po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene stvari.

Dakle, uočljivo je da je ZOU preživio i demokratske promjene državne vlasti 90-ih, izmjenu COTIF-a 1999, kao i pristup Republike Hrvatske jedinstvenom tržištu EU-a 2013.

[4] NN br. 87/1996 (1516)

[5] Službeni list SFRJ br. 2/1974, 17/1990

S obzirom na sve korjenite promjene koje su se zbile u okolini sektorskih željezničkih propisa, postavlja se logično pitanje, može li taj zakonodavni antikvitet i dalje kliziti na kolosijecima modernog zakonodavstva? Je li ZOU dovoljno dobar da i dalje služi tržištu željezničkih usluga ili je pak vrijeme da se ZOU uputi u zasluženu mirovinu u Hrvatski željeznički muzej zajedno s drugom baštinom hrvatske željezničke prošlosti?

3. Problematika Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu

HŽ – Hrvatske željeznice

Već letimičnim pregledom prve stranice Zakona moguće je naslutiti problematiku ZOU-a. Naime, u skupini definiranih izraza iz članka 4. stavka 1. ZOU-a nalazi se definicija prijevoznika koja glasi da je prijevoznik društvo HŽ - Hrvatske željeznice i druga pravna osoba koja obavlja željeznički prijevoz. Površan zaključak bio bi da je potrebno samo jezično intervenirati u tom dijelu ZOU-a s obzirom na to da:

- HŽ – Hrvatske željeznice u tom smislu više ne postoje još od stupanja na snagu Zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o. 20. prosinca 2005.; kao i da
- je liberalizacijom tržišta EU-a zabranjeno favoriziranje jednog "povijesnog" državnog prijevoznika.

Međutim, problem koji upotreba izraza *društvo HŽ – Hrvatske željeznice* nagovještava je višestruko složeniji od jednostavne jezične izmjene citirane definicije. Upotreba citirane definicije pokazatelj je da je ZOU pisan još za vrijeme monopolističkog položaja trgovačkih društava u većinskom državnom vlasništvu na tržištu željezničkih usluga te jedinstva prijevoza i upravljanja infrastrukturom, kada je u svakoj jurisdikciji postojalo samo jedno društvo koje pruža cjelokupan asortiman željezničkih usluga. Monopolistički položaj te jedinstvo prijevoza i infrastrukture ogleda se i mnogobrojnim drugim odredbama ZOU-a u cjelini te ga je već iz tog razloga potrebno mijenjati.

Tarifa

Nadalje, već samo nekoliko redaka ispod definicije prijevoznika nalazi se odredba koja definira tarifu, a koja glasi da je tarifa skup podzakonskih propisa, odredaba, pokazatelja uvjeta i cjenika koji zajedno sa zakonom čine jedinstveni materijalni propis u području željezničkog prijevoza.

Temeljne odredbe ZOU-a koje reguliraju tarifu su:

- odredba iz članka 2. ZOU-a koja propisuje da se tarifom ne mogu predvidjeti odredbe kojima se prijevoznik potpuno ili djelomično oslobađa od odgovornosti predviđene ZOU-om, teret dokazivanja prebacuje s prijevoznika ili kojima se za prijevoznika predviđaju pogodnija ograničenja odgovornosti od ograničenja predviđenih ZOU-om; kao i

- odredbe iz članka 3. stavci 1. do 4., a koji propisuju da:

- tarifa sadržava odredbe o općim prijevoznim uvjetima;
- se tarifa mora javno objaviti na uobičajen način;
- prijevoznik na svakome kolodvoru koji je otvoren za prijevoz putnika i stvari mora pokazati tarifu zainteresiranoj osobi ako ona to zahtijeva; te da
- tarifu donosi Uprava prijevoznika.

Iz definicije tarife proizlazi da ona nije nužno jedinstveni dokument kojeg treba objaviti prijevoznik nego skup podzakonskih propisa, odredaba, pokazatelja uvjeta i cjenika. Već u tom dijelu stvorena je konfuzija u pogledu koje točno odredbe čine tarifu prijevoznika, pa je tarifa po ZOU-u očito „catch all“ termin za sve uvjete prijevoza koji su na snazi kod prijevoznika i to „catch all“ fraza koja sa ZOU-om čini *jedinstveni materijalni propis u području željezničkog prometa*.

ZOU kroz svoje odredbe izričito propisuje što bi se trebalo regulirati tarifom. Između ostalog, to su

- **kod prijevoza putnika:**
- rok valjanosti vozne karte (članak 8. stavak 3. ZOU-a);
- naknada za prijevoz koju prijevoznik može zadržati za slučaj da putnik odustane od ugovora o prijevozu istog dana kada je predviđena njegova provedba (članak 11. stavak 3. ZOU-a); i
- naknada za neproputovani dio puta ako zbog prekida putovanja putnik ne iskoristi vožnu kartu (članak 13. stavak 2. ZOU-a);

- **a kod prijevoza stvari:**

- rok utovara ili istovara ili zadržavanja vagona istekom kojeg je dopušteno zaračunati vagnsku dangubninu (članak 4. stavak 1. točka 15. ZOU-a);
- prijevozni troškovi (naknada za prijevoz, dodatak na naknadu za prijevoz, naknadu za posebne usluge i sl.) i drugi troškovi koji nastanu tijekom prijevoza (članak 34. stavak 1. ZOU-a);
- naknada koju prijevozniku pošiljatelj mora platiti u slučaju raskida ugovora o prijevozu kada zbog nastalih smetnji ili drugih razloga prijevoz nije moguć (članak 52. stavak 3. ZOU-a);
- posebna naknada koju prijevoznik ima pravo zaračunati u slučaju da primatelj ne odnese prevezenu stvar u roku za odnošenje (članak 57. stavak 3. ZOU-a);
- prijevozi živih životinja ili drugih stvari koji se na temelju tarife ili sporazuma s pošiljateljem navedenoga u teretnom listu mora obaviti uz pratnju (članak 61. stavak 1. točka 7. ZOU-a); i
- način podnošenja prigovora radi ostvarenja tražbine iz ugovora (članak 70. stavak 1.).

S druge strane, COTIF 1999 za znatno manji broj pitanja predviđa primjenu tarife, pa je u smislu prijevoza putnika tarifa predviđena

- **kod prijevoza putnika u sljedećim odredbama:**

- forma i sadržaj karte kao i prtljage kao i slova kojima će biti tiskana i ispisana (članak 7. stavak 1. CIV Dodatka COTIF-u 1999)
- uvjeti pod kojima se realizira naknada za cijenu prijevoza (članak 8. stavak 2. CIV Dodatka COTIF-u 1999)

- mogućnost da tarifa propiše:

a) nadoplatu koju putnik mora platiti uz kartu u slučaju da ne pokaže valjanu kartu;

b) prekid putovanja za putnika da putnik koji odbije platiti naknadu za prijevoz ili nadoplatu pošto se to od njega zatraži;

c) ako i pod kojima uvjetima se naplaćuje nadoknada (članak 9. stavak 1. CIV Dodatka COTIF-u 1999)

- mogućnost da tarifa propiše da putnici koji a) predstavljaju opasnost za sigurnost dobrog funkcioniranja prometovanja ili zbog sigurnosti drugih putnika, b) uznemiruje ostale putnike na nepodnošljiv način, budu isključeni iz prometa ili se može zahtijevati da te osobe prekinu putovanje i da nemaju pravo na povrat cijene karte ili drugih naknada za prijevoz predane prtljage koju su možda platili (članak 9. stavak 2. CIV Dodatka COTIF-u 1999).

- **a kod prijevoza robe:**

- trajanje dodatnog vremena provoza (članak 16. stavak 1. CIV Dodatka COTIF-u 1999);

- kod oslobođenja od odgovornosti prilikom prijevoza u otvorenim vagonima ili kada je to izričito dogovoreno i uneseno u teretni list [6] (članak 23. stavak 3. točka b) CIM Dodatka COTIF-u 1999)

Iz jednostavne usporedbe razvidno je da je primjenjivost tarife, osobito kod prijevoza robe željeznicom, puno uža u COTIF-u 1999 nego li je to u unutarnjem željezničkom prometu iz ZOU-a.

S druge strane, uzimajući u obzir opisanu pravnu prirodu tarife, jasna je namjera zakonodavca da tretira željezničkog prijevoznika kao pružatelja javnih usluga, a ne kao privatnog tržišnog aktera. Takav stav je i dosljedan vremenu u kojem je ZOU nastao jer je iz te perspektive bilo nezamislivo da netko osim društva HŽ – Hrvatske željeznice može pružati željezničke usluge.



*Obvezivanje
prijevoznika da javno
objavljuju naknade
protivno je modernoj
slobodnotržišnoj
dinamici nastaloj
liberalizacijom tržišta,
te se tarifom izravno
narušava slobodna
pogodba dva
ravnopravna subjekta
– naručitelja i
prijevoznika*

Zaključno, obvezivanje prijevoznika da javno objavljuju (a time da se na njih i obvezuju) naknade za prijevoz, dodatak na naknadu za prijevoz, naknadu za posebne usluge i sl. kod prijevoza robe je protivno modernoj slobodnotržišnoj dinamici nastaloj liberalizacijom tržišta, te se tarifom izravno narušava slobodna pogodba dva ravnopravna subjekta – naručitelja i prijevoznika.

[6] NN Međunarodni ugovori br. 12/2000 koristi izraz „sprovodni list“.

- Ugovor o prijevozu stvari

Neovisno o odredbama o tarifi, koje više prikazuju arhaičnost zakonodavnog teksta nego što praktično predstavljaju zapreku, krucijalni problem ZOU-a jest ugovor o prijevozu stvari.

Naime, odredbom iz članka 27. stavka 1. ZOU-a definiran je ugovor o prijevozu na način da je to ugovor kojim se prijevoznik obvezuje stvar prevesti do odredišnog kolodvora i predati je primatelju, a pošiljatelj se obvezuje prijevozniku za to isplatiti ugovorenu naknadu za prijevoz.

Trenutak perfekcije takvog ugovora reguliran je člankom 27. stavka 2. ZOU-a koji određuje da je ugovor o prijevozu sklopljen kad prijevoznik primi na prijevoz stvar s teretnim listom. Iz citirane odredbe jasno proizlazi da je ugovor o prijevozu stvari prije svega formalan jer podrazumijeva postojanje i predaju teretnog lista, a još bitnije realan ugovor budući da nastaje tek predajom stvari na prijevoz.

U modernom prijevozu takva obilježja ugovora o prijevozu stvari stvaraju višestruke rizike za poduzetnike u željezničkom prijevozu.

Prije svega, realna priroda ugovora o prijevozu stvari podrazumijeva da ugovor postoji tek kada je stvar predana prijevozniku - neovisno o bilo kakvom ranije potpisanom pravnom poslu, prihvatu ponude, razmjeni emailova, usmenoj narudžbi između stvarnog naručitelja i prijevoznika, a na temelju kojih prijevoznik u stvarnosti obavlja svoju komercijalnu djelatnost.

Dakle, takve ranije pogodbe ne potpadaju pod režim odredbi ZOU-a jer je s aspekta odredbi ugovora o prijevozu stvari takva ranija pogodba nepostojeća.

Za razliku od ZOU-a, COTIF 1999 propisuje ugovor o prijevozu kao ugovor kojim se prijevoznik obvezuje prevesti robu uz naknadu do odredišta i tamo je isporučiti primatelju, a iz čega proizlazi da je to prije svega neformalan ugovor, a u pogledu nastanka konsenzualan, budući da je nastao suglasnošću volja ugovornih strana.

Dakle, COTIF 1999 ostavlja prostor neformalnoj slobodnoj pogodbi ugovornih strana prilikom sklapanja ugovora o prijevozu što je u stvarnom životu kudikamo jednostavnije i prilagodljivije zakonodavno rješenje.

Realnost i formalnost ugovora o prijevozu stvari iz ZOU-a osobito stavlja u nezavidan položaj otpremnike.

Naime, upravo zbog dinamike liberaliziranog i slobodnog tržišta, teško je zamisliti organizaciju prijevoza bez otpremnika koji će svojom stručnošću osloboditi svojeg nalogodavca (izvoznika, uvoznika, proizvođača) brige oko otpreme, dopreme i prijevoza robe, odnosno odabira najpovoljnijeg ili najekspeditivnijeg prijevoza robe.

S obzirom na takvu ulogu otpremnika, u praksi je najčešća prijevozna situacija da se naručitelj prijevoza direktno obraća otpremniku s kojim sklapa, primjerice na temelju jednostavnog zahtjeva putem emaila za ponudom, ugovor kojim se otpremnik obvezuje otpremiti određenu stvar na dogovoreno odredište.

Međutim, takvim očitovanjima volje naručitelja prijevoza i otpremnika nije sklopljen imenovani ugovor o prijevozu stvari iz ZOU-a (koji bi bio sklopljen u slučaju primjene COTIF-a 1999), nego se on – neovisno o volji te dvije strane – sklapa ako otpremnik fizički preda stvar na prijevoz prijevozniku zajedno s teretnim listom, pa u takvoj ugovornoj dinamici u pravnom smislu naručitelj prijevoza nije stvarni naručitelj prijevoza, već je to otpremnik.



U praksi je najčešća prijevoznička situacija da se naručitelj prijevoza izravno obraća otpremniku s kojim sklapa ugovor, primjerice na temelju jednostavnog zahtjeva za ponudom putem emaila

Posebno je zanimljiva situacija kada unutar jedne prijevozničke grupacije djeluje i prijevoznik i otpremnik, koji ima isključivu komunikaciju s naručiteljima, a onda interno daje naloge prijevozniku, pa često prijevoznik niti ne zna za koga prevozi teret. Iz opisane pravne situacije proizlazi i dodatna otegotna okolnost za otpremnike, a to je poprilično zamršen lanac odgovornosti za štetu koja se može dogoditi u prijevozu stvari.

Naime, temelj prometnog prava je jasna podjela odgovornosti i jasno ograničenje odgovornosti prijevoznika kako bi istom bio isplativ poduzetnički rizik inherentno povezan s prijevozom.

S obzirom na to da ugovor između otpremnika i stvarnog naručitelja prijevoza nije pod režimom ZOU-a, u slučaju oštećenja stvari otpremnik bi prema stvarnom naručitelju odgovarao sukladno općim odredbama za naknadu štete, a što je povezano i s načelom naknade potpunog iznosa štete, dok bi prijevoznik odgovarao prema otpremniku prema odredbama ZOU-a.

- Odgovornosti za štetu

Zastarjela su i rješenja iz ograničenja odgovornosti prijevoznika ZOU-a.

Naime, odredba iz članka 64. stavka 3. predviđa da naknada štete koju prijevoznik plaća za gubitak ili oštećenje stvari ne može biti veća od 2,00 kune po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene stvari.

S obzirom na zakonodavno rješenje iz ZOU-a 74, prirodno je zaključiti da zakonodavac nije intervenirao u tom pogledu osim konverzije jugoslavenskog dinara u hrvatsku kunu s obzirom na to da je prema ZOU-u 74 ograničenje bilo na 15 dinara po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene stvari.

S druge strane, za istovrsnu situaciju COTIF 1999 u odredbi iz članka 32. stavka 1. u vezi s člankom 30. stavkom 2. CIV Dodatka B predviđa ograničenje odgovornosti na 17 posebnih prava vučenja (eng. *Special Drawing Rights*) [7] po kilogramu bruto-mase koja nedostaje.

Dakle, očita je neusklađenost ZOU-a u odnosu na međunarodni prijevoz reguliran COTIF-om 1999.

Neovisno o navedenoj neusklađenosti, imajući u vidu razne vrste tereta koje se prevoze željeznicom, upravo radikalno nisko postavljeno ograničenje odgovornosti po ZOU-u stvara situaciju u kojoj za svaki vrjedniji teret cjelokupni rizik prijevoza snosi naručitelj.

Nadalje, s obzirom na jedinstvo upravitelja infrastrukture i prijevoznika koje je postojalo u vrijeme donošenja ZOU-a, infrastruktura se ne spominje ni izravno, ni implicitno, niti jednom odredbom ZOU-a, pa tako niti u dijelu koji regulira odgovornost za štetu prijevoznika.

Stavkom 1. člankom 23. CIV Dodatka B COTIF-u 1999 propisana je generalna odredba odgovornosti prijevoznika na način da je prijevoznik odgovoran za gubitak ili štetu kao rezultat totalnog ili djelomičnog gubitka ili štete robe između vremena preuzimanja robe i vremena isporuke i za gubitak ili štetu kao rezultat vremena provoza koje je prekoračeno bez obzira na korištenu željezničku infrastrukturu.

ZOU odredbom iz članka 60. regulira pitanje odgovornosti za štetu na način da prijevoznik odgovara za štetu nastalu zbog gubitka ili oštećenja stvari te zbog prekoračenja dostavnog roka, osim ako dokaže da je šteta nastala zbog radnji ili propusta korisnika prijevoza, svojstava stvari ili nekih drugih uzroka koji se nisu mogli predvidjeti, izbjeći ili ukloniti.



Radikalno nisko postavljeno ograničenje odgovornosti po ZOU-u stvara situaciju u kojoj za svaki vrjedniji teret cjelokupni rizik prijevoza snosi naručitelj

Usporedbom dvije citirane odredbe, razvidno je da bi za slučaj eventualne tužbe prema prijevozniku, isti mogao po odredbama ZOU-a uspješno argumentirati oslobođenje od odgovornosti tvrdeći da stanje infrastrukture koje je bilo uzrok štetnog događaja nije moglo predvidjeti, izbjeći ili ukloniti, dok prema COTIF-u 1999 prijevoznik odgovara bez obzira na korištenu infrastrukturu.

[7] NN - Međunarodni ugovori, br. 12/2000 koristi izraz „obračunske jedinice”.

-Teretni list

Zaključno je zanimljivo i spomenuti da ZOU ne prepoznaje ni elektronički teretni list, za razliku od COTIF-a 1999 pa tako podrazumijeva da teretni list prati teret u svom fizičkom obliku. Izostanak digitalizacije teretnog lista, koji predstavlja praktični problem, nije jedini problem koji prati institut teretnog lista.

Naime, sukladno odredbama članka 30. ZOU-a, teretni list pošiljatelj predaje za svaku pošiljku, a isti se popunjava u pet primjeraka prema uputama na njegovoj poledini, dok uzorak teretnog lista propisuje i tiska isključivo prijevoznik.

Dakle, ZOU ne predviđa nikakav jedinstveni obrazac teretnog lista nego je on prepušten željezničkom prijevozniku, dok se ZOU bavi samo minimalnim sadržajem kojeg teretni list mora sadržavati. Budući da hrvatsku željezničku mrežu (formalno) u trenutku pisanja ovog rada koristi 15 prijevoznika, sukladno smislu citiranih odredbi moguć je ishod da u hrvatskom (pravnom) prometu cirkulira 15 vizualno i sadržajno različitih teretnih listova, koji imaju različite upute za popunjavanje, umjesto jednog standardiziranog.

COTIF je standardizaciju riješio tako da je stavkom 8. članka 6. CIV Dodatka B delegirao međunarodnim udrugama prijevoznika da utvrde jedinstveni model sprovednih listova sukladno s međunarodnim udrugama klijenata i ti-

jelima koje imaju ovlast za carinska pitanja u državama članicama kao i regionalnim međudržavnim organizacijama za ekonomske integracije koje imaju ovlasti usvajanja svoje vlastite carinske legislative.

U odnosu na sadržaj, odredbom iz stavka 1. članka 31. ZOU-a propisan je sadržaj kojeg teretni list mora sadržavati (naznaka odredišnoga kolodvora, ime i prezime ili naziv primatelja i njegovu adresu, naznaka količine, vrste i mase stvari, ime i prezime ili naziv pošiljatelja te njegovu adresu, žig s nadnevkom otpremnog kolodvora, prijevozne i druge troškove, popis isprava koje se prilažu uz teretni list). Odredbom iz stavka 3. istog članka određeno je da teretni list može sadržavati dostavni rok i druge podatke.

S druge strane, COTIF 1999 odredbom iz stavka 1. članka 7. CIV Dodatka B propisuje puno širi minimalni sadržaj teretnog lista, a sadržaj koji nije predviđen ZOU-om je sljedeći: ime i adresa prijevoznika koji je zaključio ugovor o prijevozu, ime i adresa osobe kojoj je roba stvarno predana, ako to nije bio prijevoznik, mjesto i dan preuzimanja robe, opis prirode robe i način pakiranja i u slučaju opasnih tvari, opis predviđen u Uredbi koja se odnosi na Prijevoz opasnih tvari željeznicom, broj paketa i posebne oznake, te broj potreban za identifikaciju pošiljaka u komadnim pošiljkama, broj vagona, u slučaju prijevoza punih vagona, broj željezni-

čkog vozila koje se kreće na svojim kotačima, ako se predaje za prijevoz kao roba, u slučaju intermodalnih prijevoznih jedinica, kategoriju, broj i ostala obilježja nužna za identifikaciju, bruto-masu ili količinu robe, izraženu na drugi način, detaljan popis dokumenata koje traže carinske ili druge administrativne vlasti i koji su pričvršćeni uz teretni list ili su na raspolaganju prijevozniku, u uredu valjano određene vlasti ili tijela određenog u ugovoru.

Stavkom 2. istog članka određeno je da, tamo gdje je to primjenjivo, teretni list također mora sadržavati dodatne, taksativno navedene pojedinosti, dok je stavkom 3. istog članka određeno da strane ugovora mogu unijeti u teretni list bilo koje pojedinosti koje smatraju korisnima.

Iz jednostavne usporedbe razvidno je da je minimalni sadržaj teretnog lista puno šire propisan COTIF-om 1999 nego što je to slučaj kod ZOU-a, odnosno ZOU u pogledu teretnog lista nema usklađen sadržaj teretnog lista s COTIF-om.

Količina minimalnog sadržaja nema samo svrhu stvoriti nepotrebnju gnjavažu pošiljatelju prilikom popunjavanja, već da što zornije, u duhu odredbe stavka 1. članka 12. CIV Dodatka B COTIF-a 1999 [8] reflektira sadržaj ugovorne pogodbe ugovora o prijevozu.

U jednu ruku je prikazana razlika rezultat činjenice opisane formalnosti i realnosti ugovora po ZOU-u, pa bi u svakom slučaju zakonodavnom intervencijom trebalo prilagoditi i odredbe o teretnom listu.



Je li svrsishodnije „remontirati“ staru dizelsku lokomotivu zvanu ZOU tako da se korigiraju ključne odredbe ili trebamo nabaviti posve novu lokomotivu, tj. usvojiti novi zakonodavni tekst?

Također, možemo zamisliti da različitost sadržaja predstavi praktični problem u međunarodnom prijevozu.

Naime, i ZOU i COTIF predviđaju da teretni list prati robu koju prijevoznik prevozi. U situaciji u kojoj bi ukupan prijevoz željezničkog prijevoznika u jednom dijelu bio domaći, a u konačnom odredištu međunarodni, to bi značilo da prijevoznik ima dva seta sadržajno različitih teretnih listova za isti vlak, odnosno njegovu kompoziciju.

[8] „Sprovedni list je *prima facie* dokaz o zaključenju i uvjetima ugovora o prijevozu i preuzimanja robe od strane prijevoznika“.

4. Konkretna rješenja i komparativni primjeri

S obzirom na jasno uočljive razlike između COTIF-a 1999 i našeg ZOU-a kao i generalnu zastarjelost cjelokupnog zakonodavnog teksta ZOU-a, postavlja se pitanje je li svrsishodnije „remontirati“ staru dizelsku lokomotivu zvanu ZOU tako da se korigiraju ključne odredbe, ili treba nabaviti posve novu lokomotivu, tj. usvojiti novi zakonodavni tekst?

Komparativno, slovenski Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu (Zakon o ugovorima u željezničkom prometu) iz 2000. godine sadrži iznimno slična rješenja kao ZOU, ali s određenim prilagodbama potrebama modernog tržišta.

Tako je člankom 32. stavkom 4. predviđena mogućnost elektroničkog teretnog lista, a člankom 61. stavkom 3. predviđeno je ograničenje naknade

koju prijevoznik plaća za gubitak ili štetu na robi na iznos od 17 posebnih prava vučenja po kilogramu bruto težine robe čime je slovenski zakon usklađen s COTIF-om 1999.

Međutim, normotehnički jednostavnije rješenje predstavlja austrijski *Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte* (Savezni zakon o željezničkom prometu i pravima putnika) iz 2013. (s izmjenama iz 2018.) koji, gdje je to primjenjivo, određuje izravno zakonodavna rješenja COTIF-a 1999 pa je na taj način austrijski zakon izravno sukladan COTIF-u 1999 kao međunarodnom instrumentu.

U svakom slučaju, zakonodavna intervencija, bilo po slovenskom ili austrijskom „modelu“ nam je neophodna, a postojeća rješenja te eventualno i suradnja sa susjednim i pravno srodnim državama, našem zakonodavcu odnosno ovlaštenim predlagateljima zakona daju sve alate za njeno uspješno izvršenje.