

MULTIMODALNI TRANSPORT – ČIMBENIK DJELOTVORNOG UKLJUČIVANJA HRVATSKE U EUROPSKI PROMETNI SUSTAV²

SAŽETAK

Multimodalni transport kao suvremeni način transporta robe, uspješno povezuje skoro sve prometne grane (sredstva) i suvremene tehnologije transporta na međunarodnim prometnim koridorima. Za razliku od konvencionalnoga ili klasičnoga prometa, multimodalni transport uvijek uključuje korištenje barem dvije različite grane prometa, te ne može postojati kao posebna ili samostalna grana, već isključivo kao složeni sustav u međunarodnom okružju. Stoga je internacionalizacija poslovanja gospodarskih subjekata vezanih za transport i donošenje pravnih okvira za funkcioniranje multimodalnog transporta, nužnost Republike Hrvatske kojom se omogućuje brže uključivanje u europske prometne i gospodarske tokove. Glavne čimbenike proizvodnje prometnih usluga u svim oblicima prometa, pa tako i u multimodalnom transportu čini prijevoz, tereta i putnika pomoću suvremenih infrastrukturnih i suprastrukturnih sadržaja, te operatori multimodalnog transporta, koji najizravnije i najintenzivnije utječu na sigurnost, brzinu i racionalnost manipulacije i transporta tereta. Ako se tome dodaju pravni izvori kojima je reguliran multimodalni transport, dobivaju se čimbenici neophodni za djelotvorno i efikasno funkcioniranje multimodalnoga transporta.

Ključne riječi: multimodalni transport, pravo multimodalnog transporta, prometna infrastruktura, prometna suprastruktura, operator multimodalnog transporta.

1. Uvod

Multimodalnom transportu u Republici Hrvatskoj (kao i drugim tranzicijskim državama) još uvijek se ne posvećuje dovoljna teorijska pažnja, niti se praktično primjenjuju relevantni čimbenici koji utječu na razvoj transporta općenito, a posebno ovog oblika transporta. Upravo zbog pozitivnog utjecaja koji razvijen transportni sustav može imati na gospodarstvo jedne države, ulogu nacionalnih i međunarodnih

¹ Magistrica, dipl.ing., stručna suradnica Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci

² Članak primljen: 23. 09. 2003.; Članak prihvaćen: 13. 04. 2004.

pravnih akata multimodalnog transporta u njegovoj realizaciji u Republici Hrvatskoj potrebno je temeljito istražiti, odnosno utvrditi mogućnosti njegova daljnjeg razvoja.

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

Iz takve problematike i problema istraživanja determiniran je i **predmet istraživanja:**

Istražiti i konzistentno utvrditi sve relevantne značajke i čimbenike multimodalnog transporta, a posebice prometne infrastrukture i prometne suprastrukture u okviru nacionalnih i međunarodnih pravnih izvora, te odrediti značenje operatora multimodalnoga transporta za prometni sustav Republike Hrvatske i Europe. Sukladno tome, predložiti pravni okvir za razvoj multimodalnog transporta koji bi omogućio uključivanje Republike Hrvatske u europski prometni sustav.

U okviru tako determiniranoga znanstvenog problema istraživanja i predmeta istraživanja postavljena je i **znanstvena hipoteza:**

Znanstveno utemeljenim spoznajama o multimodalnome transportu, prometnoj infrastrukturi i prometnoj suprastrukturi u Republici Hrvatskoj, te njenoj komplementarnosti i kompatibilnosti s europskim prometnim sustavom, kao i nacionalnim i međunarodnim pravnim izvorima moguće je predložiti smjernice za razvoj pravnih osnova multimodalnoga transporta kao čimbenika djelotvornog uključivanju Hrvatske u europski prometni sustav.

Rezultati su istraživanja predočeni u šest međusobno povezanih dijelova. Poslije Uvoda, u drugom dijelu (Međudnos kombiniranoga i multimodalnoga transporta), objašnjenje su razlike između ova dva oblika transporta koji se često koriste kao sinonimi, iako to nisu; u trećem dijelu (Kompatibilnost i komplementarnost hrvatske i europske prometne infrastrukture i suprastrukture) analizirano je stanje hrvatske infrastrukture i suprastrukture u usporedbi s europskim prometnim sustavom; u četvrtom dijelu (Pravni okvir razvoja multimodalnoga transporta) dane su smjernice na osnovu kojih bi se trebali donjeti pravni akti na osnovu kojih bi se razvijao multimodalni transport u Republici Hrvatskoj; (Operator multimodalnog transporta) naslov je petog dijela u kojem je pojašnjena uloga operatora u realizaciji multimodalnoga transporta; u posljednjem dijelu (Zaključku) dana je sinteza rezultata istraživanja.

2. Međuodnos kombiniranoga i multimodalnoga transporta

U teoriji i praksi kao sinonimi za kombinirani i multimodalni transport često se koriste pojmovi: **integralni transport, integrirani transport, intermodalni transport, izravni ili direktni transport, mješoviti transport, kombinirani transport, uzastopni transport, višenačinski transport, unimodalni transport, multimodalni transport (...)**.

Uvažavajući i drukčija stajališta, činjenica je da se danas u svjetskoj teoriji i praksi od svih prethodno navedenih pojmova najviše i najčešće rabi pojam **multimodalni transport** ili pak intermodalni transport.

Postoji ipak stanovita razlika između multimodalnog i kombiniranog transporta.³ Za kombinirani transport (engl. *combined transport*) ili mješoviti transport karakteristično je da se transport robe od otpremnoga do odredišnoga mjesta obavlja uz sudjelovanje prijevoznika iz dvije ili više različitih prometnih grana (npr. broдача - cestovnoga prijevoznika - željezničkoga prijevoznika - zrakoplovnoga prijevoznika) uz jedan ugovor s kojim se prvi prijevoznik obvezuje "pribaviti usluge" drugih prijevoznika za nastavak i dovršenje transporta. Iz navedenog proizlaze sljedeće karakteristike:⁴

- 1) da se transport robe (u pravilu, sipkog, rasutog tereta) obavlja s najmanje dva različita prijevozna sredstva iz dvije različite prometne grane,
- 2) da se u transportnom pothvatu u pravilu sklapa onoliko ugovora o prijevozu koliko je sudjelovalo transportnih grana, odnosno različitih vrsta prijevoznih sredstava,
- 3) da se pribavlja ili ispostavlja onoliko isprava o prijevozu koliko je sklopljeno ugovora o prijevozu,
- 4) da cjelokupni transportni proces može organizirati jedan ili više operatora transporta (Combined Transport Operator - skr. CTO).

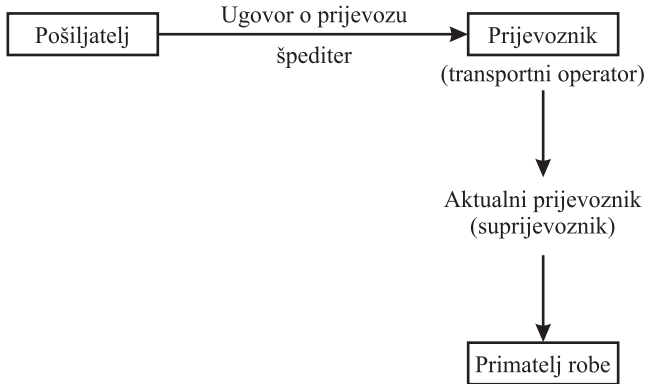
Shema prikazuje sudionike u kombiniranom transportu. Na njih se primjenjuje načelo da svaki prijevoznik (sudionik) odgovara za teret na svojoj dionici prijevoznoga puta prema pravilima nacionalnih i međunarodnih, prisilnih i autonomnih izvora dotične prometne grane (cf.shemu 1).

³ ZELENKA, R: **PROMETNI SUSTAVI, Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment**, Ekonomski fakultet, Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., p. 56.

⁴ Ibidem.

Schema 1.

Sudionici kombiniranog transporta



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

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

Uporaba i popularnost multimodalnoga transporta u svijetu svakim danom sve više raste u odnosu na ostale vrste transporta zbog smanjenih troškova i postizanja kraćeg vremena transporta. U multimodalnome transportu mogu doći do pozitivnoga izražaja prednosti svih prometnih grana kao i suvremenih oblika manipuliranja i transporta robe, kao npr.: paletizacije, kontejnerizacije, RO-RO, LO-LO, RO-LO, FO-FO, Huckepack i Bimodalnih transportnih tehnologija, ako se one uspiju adekvatno razviti i primjeniti.

Prema **Konvenciji Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine**, osnovna obilježja međunarodnog multimodalnog transporta su:⁵

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

3. Kompatibilnost i komplementarnost hrvatske i europske prometne infrastrukture i suprastrukture

Svoj razvoj Hrvatska treba temeljiti na postojećim prometno-zemljopisnim prednostima svoga položaja. Promet se više ne može rješavati odvojeno po pojedinim prometnim granama, svaka je prometna grana, zapravo, podsustav jednoga jedinstvenog prometnog sustava. Da bi Republika Hrvatska bila kompatibilna i komplementarna s europskim i svjetskim prometnim tokovima, treba izraditi program strategije razvoja svih prometnih grana (uljučujući i razvoj multimodalnog transporta), kako bi se u Europskoj uniji pojavila kao ozbiljan i ravnopravan partner.

Osnovni cilj i ovog rada je uočavanje problema koji uzrokuju prometno zaostajanje Republike Hrvatske u tehničkotehnološkom i organizacijskom razvoju, nasuprot razvijenim državama, te poticanje svih aktivnosti koje omogućuju brži razvoj prometnoga gospodarstva Hrvatske i njezino uključivanje u europske i svjetske prometne tokove.

Prometno-zemljopisni položaj Hrvatske glavni je čimbenik za njezinu prometnu valorizaciju. Tranzitno značenje Hrvatske obilježavaju dva glavna transeuropska prometna pravca, longitudinalni koji povezuje Zapadnu i Srednju Europu s Bliskim

⁵ Više o tome cf.: 1) GRABOVAC, I.: **Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980.**, s komentarom, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, svezak 17, Split, 1981., i 2) ZELENKA, R: **PROMETNI SUSTAVI**, op. cit., p.58.

istokom i transverzalni koridor koji povezuje Baltičko more i Podunavlje s Jadranskim morem.⁶ U dosadašnjim europskim planovima hrvatski interesi nisu bili dostatno zastupljeni. Često se događalo da planirane transeuropske prometnice obilaze hrvatski prostor. Dosadašnja politika Republike Hrvatske bila je uglavnom nedosljedna i bez osmišljene dugoročne perspektive.

Europska unija je prerasla u svjetsku trgovačku, a time i u pomorsku velesilu. Još 1972. godine, na konferenciji šefova i vlada članica u Parizu donesene su odluke vezane uz pomorsku politiku Unije. Odlučeno je da će se voditi liberalna pomorska politika umjesto protekcionističke. Trgovačka flota država članica, a posebno linijska plovidba stavlja se u funkciju vanjske trgovine Unije i njene platne bilance. Ti brodovi imaju jednak tretman kako unutar Unije tako i kod trećih država jer posluju na načelima liberalne politike i lojalne konkurencije na svjetskom pomorskom tržištu⁷.

Pomorskom politikom posebna se pažnja posvećuje modernizaciji infrastrukture i suprastrukture. Tako se radi na osuvremenjivanju trgovačke flote primjenom modernih transportnih tehnologija u što se ulažu velika financijska sredstva. Također se radi i na zaštiti okoliša, posebno kad je u pitanju tankerska plovidba i prijevoz opasnih tvari. Što se tiče infrastrukture, EU poklanja veliku pažnju održavanju i modernizaciji luka u čemu je postigla dobre rezultate jer se upravo luke na Sjevernom moru (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg) one koje ostvaruju najveći godišnji promet. To ne čudi kad se zna da, osim što su dobro povezane sa zaleđem, nude brzu, kvalitetnu i efikasnu uslugu koja je vrlo bitna za smanjenje transportnih troškova. Kako se Hrvatska uklapa u takvu tržišnu situaciju?

Promet hrvatskim lukama nije ni približno sličan onom u sjevernoeuropskim lukama, posebice od početka 90-tih. Od ukupnog prometa preko europskih luka, čak 46 % otpada na atlanske i sjevernoeuropske luke, a na luke zapadnog Sredozemlja otpada 23 % (tu se prvenstveno misli na najveću sredozemnu luku Marseilles), a na jadranske samo 9 %, od čega na hrvatske samo 2 % ukupnog prometa i to uglavnom preko riječke luke što je u disproporciji s potencijalima koje nudi geoprometni položaj Hrvatske. Glavnina tereta iz pravca Sueskog kanala prema Europi ide prema atlanskim i sjevernoeuropskim lukama, a samo 25 % preko jadranskih luka iako je prvi put duži za oko 2.000 Nm. To se događa isključivo zbog boljih uvjeta koje nude te luke.⁸

Jadranske luke nisu tako dobro povezane sa svojim gravitacijskim zonama niti u pogledu gustoće prometne mreže, niti prema vrsti i suvremenosti prometnica. Da bi se to stanje popravilo treba veliki naglasak staviti na osuvremenjivanje željezničke mreže koja bi povezivala kopno s lukama. Pod uvjetom da hrvatske luke povećaju produktivnost i smanje troškove, što je moguće postići poboljšanjem tehničke opremljenosti i organizacije rada, postale bi atraktivne kod razmjene s Dalekim istokom upravo zbog svog geoprometnog položaja. Naime, ne samo da bi putovanje

⁶ Više o tome: Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, <http://www.hrvatska21.hr> (26.3.2003).

⁷ Zelenika, R., Kandžija, V.: Relevantne značajke prometne politike Europske unije i Republike Hrvatske, "Naše more", Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 44,1997., 1-2., p. 43.

⁸ Ibidem.

morskim putem bilo kraće, nego bi bila kraća i putovanja kopnom do konačnih destinacija u Srednjoj Europi.

Željeznički promet u svakoj državi predstavlja kičmu prometnog i gospodarskog sustava. Stoga se i u EU problematici željezničkog prometa posvećuje velika pažnja putem raznih tijela i dokumenata, bitna odrednica ove politike je liberalizacija te poslovanje prema tržišnim principima te je u takvim uvjetima točno definirano koje uloge ima država, a koje željeznička poduzeća. Najvažniji ciljevi željezničke politike EU odnose se na modernizaciju postojećih i izgradnju novih brzih pruga.. Novi brzi vlakovi uobičajeni su na relacijama od Pariza prema Bruxellesu, Kölnu i Amsterdamu, te ispod La Manchea prema Londonu, gdje voze potpuno automatizirani vlakovi bez vozača..

Takvim uvjetima suvremene željeznice neophodno je da se i Hrvatska prilagodi tim standardima i uključi se u europsku željezničku mrežu. U Europi je pokrenuta gradnja transeuropske željeznice (TER) u što je dijelom uključena i Hrvatska. Tako je tim projektom predviđena veza od Budimpešte preko Koprivnice, Zagreba i Rijeke do Trsta, te veza od Zagreba preko Šibenika do Splita, kao i veza od Ljubljane preko Zagreba do Beograda. Ovaj bi projekt trebao pridonijeti boljem, bržem i sigurnijem prijevozu između srednjoeuropskih i istočnoeuropskih prostora, te između Baltika i južnoeuropskih država. Na žalost, treba konstatirati da su hrvatske željeznice još uvijek na jakom niskom stupnju opremljenosti i kada je riječ o infrastrukturi i suprastrukturi. Dobiva se dojam da su sve nade usmjerene prema navedenim projektima, iako bi prije svega hrvatske željeznice trebale voditi brigu oko modernizacije, a ovim projektima samo potpomagati već zacrtane i planirane modernizacijske planove.

Prema tome, da bi hrvatska željeznička mreža mogla postati dio cjelovite europske mreže brze željeznice mora izgraditi one dionice koje su neophodne za poboljšanje europskog prometa. To je izgradnja pruga Rupa-Rijeka-Zagreb-Koprivnica i dalje prema Budimpešti što bi postao glavni transverzalni željeznički pravac Hrvatske u dužini od otprilike 450 km i ujedno najduža pruga.

S obzirom da je Hrvatska mediteranska država, trebali bi, po uzoru na druge države tog područja, obratiti pažnju i na željeznicu duž obale. Hrvatskoj bi se takva investicija isplatila višestruko. Poboljšala bi se turistička ponuda zbog bolje povezanosti raznih dijelova obale, a isto tako ta pruga je potrebna jer bi se smjerom Trst-Rijeka-Zadar-Šibenik-Split-Dubrovnik, nakon izgradnje tunela ispod La Manchea, ostvarila najkraća veza iz Londona preko Pariza, Berna, Torina, Milana do Tirane, Soluna i Atene. Ovim prugama bi se upotpunila željeznička mreža Hrvatske što je neophodno i zbog valorizacije budućeg riječnog prometa nakon izgradnje kanala Vukovar-Šamac.

Još je 1978. godine Savjet ministara EU donio odluku o cestovnim infrastrukturnim programima kojima se željelo koordinirati različite nacionalne planove država članica čime se ponajviše željelo ukloniti uska grla koja su ometala u nesmetano odvijanje cestovnog prometa. Iz ovih programa dalje su se razvijali planovi o pravcima budućih magistralnih cesta EU koji su dio TEN projekta. Predviđeno je ostvarivanje ciljeva o

jedinstvenoj europskoj magistralnoj cestovnoj mreži od 2005. godine što bi bilo izuzetno važno za efikasnost transportne djelatnosti. Naime, ukupan opseg međunarodnog prometa Unije je preko tisuću mln. tona godišnje, u čemu cestovni promet sudjeluje s 31 %. U državama članicama Unije do sada se mogu izdvojiti europska vozačka dozvola, “zeleni disk” tj. naljepnica koju stanovnici EU stavljaju na vjetrobran automobila i time im omogućuje nesmetan prijelaz granica država članica, euročekovi koji su praktičan oblik bezgotovinskog plaćanja za turiste, europska putovnica, odluka o bilateralnim sporazumima između petnaest članica o međunarodnom cestovnom prijevozu, pojednostavljenje postupaka carinjenja prema trećim državama, te pojednostavljenje postupaka u multimodalnom transportu koji igra veznu ulogu u Uniji.

Uključivanje Hrvatske u prometni sustav Europe bio je otežan ponajprije političkom situacijom na području istočne Europe, a kasnije i ratom koji je razlog prekidanja prometa preko Hrvatske, te stvaranje koridora koji su zaobilazili ovaj prostor. Položaj Hrvatske u europskom prometu determiniran je i zaključcima koji su doneseni na Drugoj i Trećoj paneuropskoj konferenciji.⁹

Na Drugoj konferenciji o prometu koja je održana 1994. godine na Kreti na području Srednje i Istočne Europe dan je plan željezničke i cestovne mreže za države koje nisu članice EU. Predloženo je devet prometnih koridora kojima je Hrvatska potpuno zaobiđena. Jedino koridor Trst-Ljubljana-Budimpešta-Bratislava malim dijelom prolazi kroz Hrvatsku na potezu Čakovec-Kotoriba što i nema neko posebno značenje. Ovome treba dodati i činjenicu da u slovenskim planovima do 2000. godine nije bilo pravca Macelj-Maribor-Graz, te Rupa-Kozina koji su nastavci hrvatskih prioriternih autocesta.

S obzirom na više puta istican izuzetno povoljan geoprometni položaj Hrvatske, razlog ovakvog njegovog neiskorištenja može biti ili slabo uvjerljivo prezentiranje, te prednosti. Situacija se donekle ipak promijenila 1997. godine kad je održana Treća paneuropska konferencija u Helsinkiju. Na toj konferenciji Hrvatska je većim dijelom uključena u planove o budućoj izgradnji prometnica. Tom prigodom utvrđeni su novi koridori koji prolaze i hrvatskim teritorijem. Na sljedećem zemljovidu prikazan je položaj Republike Hrvatske u jugoistočnoj Europi, te pan-europski koridori koji prolaze ovim područjem.

⁹ <http://www.oecd.org>. (2 4.2003.)

Zemljovid 1.

Položaj Republike Hrvatske u regiji jugoistočne Europe



Izvor: www.tirsproject/mapimage (15.3.2003.)

Preko Hrvatske prolaze V. koridor na dionici **Rijeka-Zagreb-Letenve-Budimpešta** i **Ploče-Mostar-Sarajevo-Zenica-Osijek-Budimpešta**, te X. koridor na dionici Salzburg-Ljubljana-**Zagreb**-Beograd-Niš-Skopje-Solun i Graz-Šentilj-Macelj-**Zagreb**. Tih deset koridora nadopunjeno je s četiri transeuropska područja (Barentsko, Euroazijsko, Crnomorske, Sredozemno), zbog očekivanog porasta trgovinske razmjene i prometa putnika u tom dijelu Europe.

Osim ovih projekata, za kvalitetnu prometnu povezanost Hrvatske s Europom važan je i projekt TEM (Transeuropean motorways) iz 1992. godine, koji pokriva četiri cestovne povezanosti na hrvatskom prostoru: **Bregana-Zagreb-Rijeka, Goričan-Zagreb-Rijeka, Zagreb-Split, te Subotica-Osijek-Sarajevo-Mostar-Ploče** (ovaj pravac dijelom obuhvaća i prostor BiH). Nakon odluke Suda pravde Europske unije 70-ih godina, zračni promet je uključen u zajednički pravni sustav Unije. To je značilo donekle gubitak samostalnosti u odlučivanju samih članica u korist zajedničkih koristi koje proizlaze iz formiranja zajedničkog tržišta na kojem se nude usluge zračnog prijevoza. Stavili su se izvan snage restriktivni nacionalni propisi, smanjuje se utjecaj međunarodnog udruženja zračnih prijevoznika, uspostavljaju se pravila lojalne konkurencije između čartera i regionalnih letova. S obzirom na složenost odnosa koji vladaju na takvom zajedničkom tržištu usluga koje su vitalne za svako gospodarstvo, bilo je neophodno da se osnuje ekspertna grupa koja je dala prijedloge za regulaciju odnosa između država članica. Oni su se odnosili na: smanjenje buke, pojednostavljenje formalnosti poslovanja zrakoplovnih kompanija, primjenu jedinstvenih tehničkih normi, reguliranje konkurencije i državne subvencije, recipročno priznavanje diploma i dozvola, poboljšanje uvjeta rada, slobodu zapošljavanja,

poboljšanje interregionalnih usluga i reguliranje odnosa s međunarodnim organizacijama.¹⁰

Što se tiče hrvatskoga zračnog prometa, on će se neminovno uključiti u europski i svjetski promet. Za međukontinentalni promet veoma su zanimljivi prostori Sjeverne i Južne Amerike i Australije s kojima do sada Hrvatska nije imala zadovoljavajuće zračne veze. Taj bi promet obavljale strane zrakoplovne kompanije, ali na temelju recipročnih prava što znači da Croatia Airlines mora biti tehnički, tehnološki, financijski i kadrovski spremna za konkrecijsku utakmicu s tim velikim svjetskim kompanijama. Bitna karakteristika hrvatskog zračnog prometa je i tranzit koji je od velike važnosti zbog položaja koji Hrvatska zauzima. Nekadašnji tokovi preko Hrvatske preusmjeravani su tijekom ratnih godina preko Češke, Slovačke, Mađarske i Austrije ili južnije preko Italije. U interesu je Hrvatske da se obnovi tranzitni promet preko ovih prostora. Neophodno je sklopiti bilateralne sporazume sa susjednim državama i njihovim kontrolama leta.

Riječni promet u Europskoj uniji na visokom je mjestu po važnosti. Unutarnja plovidba unutar članica Unije je čest način transporta, jer je ekološki prihvatljiv i relativno niskih troškova. Zaljučci sa zadnjih konferencija Europske Unije potenciraju razvoj «riječnog koridora», upravo kako bi se rasteretile već dovoljno opterećene europske prometnice i smanjila zagađenja. Europska unija je donijela više dokumenata kojima se regulira unutarnja plovidba i to su Konvencija o međunarodnoj plovidbi Rajnom, dokument o plovidbi Kanalom Rajna-Majna-Dunav, dokument o regulaciji plovnih puteva, dokument o tarifama unutarnje plovidbe i druge. Od svih europskih rijeka, najviše je plovno eksploatirana rijeka Rajna koja se proteže od Sjevernog mora preko Njemačke do Švicarske. Ona je, u stvari nastavak plovnog od Sjevernog mora prema unutrašnjosti, pa ne čudi da se upravo na njenom ušću razvila najveća europska luka Rotterdam.

Iako najveća europska rijeka, Dunav ima slabu iskoristivost svoga toka te predstavlja samo plovidbeni put od internog značaja za podunavske države. U prometu Europe s prekomorskim državama ova rijeka se minimalno koristi. S obzirom da se danas za transport masovnih tereta uglavnom koristi more zbog niskih troškova, nadu za uključenje u te glavne svjetske trgovinske tokove imaju samo one rijeke koje su nastavak pomorskog plovnog puta. Sa stajališta srednjeg Podunavlja, Dunav nije pogodan za takav promet, jer je do njegovog ušća na Crnom moru puno duži put nego što su to željezničke i cestovne udaljenosti od luka drugih europskih mora. Na važnosti Dunav je dobio spajanjem s Rajnom preko rijeke Majne. Kanal Rajna-Majna-Dunav pušten je u promet 1992. godine, te se predviđa velika stopa rasta prometa koji se odvija preko njega. Ovim su se kanalom spojili sjeverozapad i jugoistok Europe što je proširilo gravitacijsko područje sjevernih luka prema istoku Europe sve do Crnog mora, što ostavlja po strani Jadranske luke koje gube na važnosti. Izgradnja kanala Vukovar-Šamac bi spojio Dunav sa Savom i skratio put od Podunavlja do Jadrana za 417 km, te na taj način donekle mogao preusmjeriti teret prema hrvatskim lukama, u prvom redu riječkoj luci. Otvaranjem ovog kanala, te uspostavljanjem boljih riječnih

¹⁰ <http://www.bulletin.rec.org> (25.3.2003.)

veza do Zagreba i željezničkih do Rijeke, riječka bi se luka opet učinila privlačnom za međunarodni promet jer je sadašnje stanje poražavajuće, s obzirom da i one države koje su prije gravitirale prema Hrvatskoj (Austrija, Češka, Slovačka i Mađarska) sada preferiraju jeftiniji plovni put do rumunjske Konstante koja se razvila otvaranjem kanala Rajna-Majna-Dunav.

4. Pravni okvir razvoja multimodalnoga transporta

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

Međunarodna trgovina implicira uporabu različitih transportnih veza, od kojih svaka veza korespondira transferu, skladištenju i prijevozu bilo u državi porijekla robe, državi tranzita ili državi destinacije. Ona također implicira i različitost kultura, jezika i trgovačkih praksi koje se izmjenjuju na putu robe od ishodišta do odredišta. Osim što se u takvoj situaciji čini se razumnim da se odgovornost za prijevoz robe prepusti jednom kvalificiranom operateru, od presudne je važnosti da se prijevoz robe obavlja temeljem jedinstvene pravne regulative, tj. kroz stvaranje međunarodnopravnih normi, čime bi se mogućnost pogrešnog tumačenja ugovornih odredbi, posebno kad je u pitanju odgovornost za štetu, svela na najmanju moguću mjeru.

Međunarodnopravna aktivnost na stvaranju jedinstvenih pravila multimodalnog transporta 1973. godine rezultirala je stvaranjem jedinstvenih pravila pod okriljem Međunarodne trgovačke komore u Parizu (ICC). Istodobno se krenulo s naporima za usvajanje Konvencije o multimodalnom prijevozu pod okriljem UN (UNCTAD)¹¹.

Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe usvojena je konsenzusom od strane 78 država 24. svibnja 1980. godine u Ženevi i predstavlja pokušaj unifikacije međunarodnog prava na području multimodalnog transporta, tj. pokušaj rješavanja temeljnih pitanja multimodalnog transporta (jedinstvena prijevozna isprava, operater, odgovornost operatera i sl). Konvencija, međutim, još uvijek nije stupila na snagu¹², a kao glavni razlog za sporo ratificiranje ove Konvencije navodi se okolnost što je Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem iz 1978., na kojoj se Konvencija o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe najvećim dijelom temelji, stupila na snagu tek 1992. godine¹³, te da će stoga trebati proći još

¹¹ UNCTAD – skr. “United Nations Conference on Trade and Development” – Konferencija UN za trgovinu i razvoj

¹² Da bi konvencija stupila na snagu potrebno je da 30 država kod Glavnog tajnika UN položi isprave o ratifikaciju. Do danas je to učinilo samo 9 država: Meksiko (1982), Čile (1982), Malivi (1984), Senegal (1984), Ruanda (1987), Zambia (1991), Maroko (1993), Gruzija (1996), Burundija (1998). Norveška i Venezuela potpisale su Konvenciju, ali još čekaju njenu ratifikaciju.

¹³ Do sada su je ratificirale sljedeće države: Austrija, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Češka Republika, Egipat, Gambia, Gruzija, Gvineja, Mađarska, Jordan, Kenija, Libanon, Lesoto, Malavi, Maroko, Nigerija, Rumunjska, Saint Vincent and the Grenadines, Senegal, Sierra Leone

desetak godina do stupanja na snagu i te Konvencije. Ovakva situacija, tj. povećani obujam međunarodne trgovine uz istovremeni nedovoljan razvoj međunarodnog prava na tom području naveli su 1990. godine UNCTAD i ICC na izmjenu Pravila multimodalnog transporta iz 1973. godine, te je tako nastao Pravilnik za međunarodne transportne dokumente (Izvršni odbor ICC u Parizu prihvatio je Pravilnik 11. 06. 1991. godine).

Ova nova pravna regulativa UNCTAD i ICC pretvorena je u godinama koje su uslijedile u trgovačku praksu. Godine 1992. FIATA¹⁴ je, temeljem ovih pravila, izdala najnoviju varijantu špediterske teretnice - FIATA Teretnicu za multimodalni prijevoz (eng. FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LOADING, skraćeno FBL. Isto je učinio i BIMCO izdajući 1995. godine prijevoznu ispravu pod nazivom MULTIDOC 1995. U Latinskoj Americi pojedine su se vlade nedavno složile o regionalnoj legislativi u području multimodalnog transporta na temelju pravila UNCTAD i ICC iz 1991. godine i Konvencije o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe. Osim toga, neke vlade, npr. indijska, usvojile su svoje nacionalno pravo u multimodalnom prijevozu. Tako se usprkos naporima koje su posljednjih više od 30 godina poduzimali UNCTAD, ICC i FIATA na sastavljanju jedinstvene isprave o prijevozu robe u multimodalnom transportu danas još uvijek paralelno u upotrebi različite prijevozne isprave. Novija istraživanja pokazuju da se na svjetskom tržištu najviše rabi FBL (čak 65 %). Zatim slijedi BIMCO-ov MULTIDOC 95, te druge isprave. Svaka od njih ima svoje razne pravno-ekonomske implikacije, ali brojne sličnosti:

1) FIATA - teretnica za multimodalni transport – FBL

FIATA teretnica za multimodalni transport (eng. **FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING, skr. FBL**) je nastala 1992. godine. Autorsko pravo na FBL ima FIATA, u skladu s Pravilnikom UNCTAD/ICC za međunarodne transportne dokumente koji je prihvatio Izvršni odbor ICC u Parizu 11.06.1991. godine. Svoju preteču ima u FIATA teretnici za kombinirani transport iz 1970. godine koja je, uz revizije iz 1982. i 1984., neprekidno bila u uporabi do izdavanja nove verzije teretnice 1992. godine, iako su se standardni uvjeti, tiskani na njejoj poleđini u nekoliko navrata usklađivali s uvjetima, uzancama, običajima i pravnim propisima koji su se mijenjali tijekom više od 20 godina koliko je teretnica bila u uporabi. Uz teretnicu, FIATA je izdala i Uputstvo o upotrebi teretnice koje predstavlja sastavni dio Licenčnog ugovora kojeg FIATA sklapa s nacionalnim špediterskim udruženjima.

FIATA-teretnica za multimodalni transport ima šest listova od kojih su dva lista plave boje, a četiri lista bijele boje. Standardni uvjeti tiskani su na poleđini svih listova FBL i to na prva dva lista (obično se radi o originalima) plave boje na engleskom jeziku i slijedeća četiri lista (obično se radi o kopijama) bijele boje na jeziku nacionalnog udruženja međunarodnih špeditera. Najvažniji se odnose na primjenu standardnih uvjeta, izdavanje teretnice, prenosivost teretnice, prijevoz opasnih tvari, odgovornost

¹⁴ FIATA – skr. “Fédération des Associations des Transitaires et Associations” – Međunarodni savez špediterskih udruženja, Zürich (osnovan je u Beču, 31. svibnja 1926.)

operatora multimodalnog transporta, ograničenje odgovornosti operatora multimodalnog transporta, vozarinu i troškove te sudbenost i primjenu prava.

2) FIATA - teretni list za multimodalni transport - FWB

Osim FIATA-teretnice za multimodalni transport (FBL, 1992.) FIATA je izdala je još jedan dokument za multimodalni transport: NON-NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL, tj. FIATA-teretni list za multimodalni transport (skr. FWB). Dokument je izdan 1997. godine, i radi se teretnom listu za multimodalni transport koji je po sadržaju i namjeni veoma sličan FIATA-teretnici za multimodalni transport, s tom razlikom što FWB nije utrživ dokument, odnosno nije vrijednosni papir. Autorsko pravo nad FWB ima FIATA i sukladno je s Pravilnikom UNCTAD/ICC za međunarodne transportne dokumente, koji je prihvatio Izvršni odbor ICC u Parizu 11.6.1991. godine. FIATA je izdala i Pravila za nacionalna špediterska udruženja koja se odnose na uporabu FIATA-teretnog lista za multimodalni transport (FIATA FWB)¹⁵, prema kojima nacionalna špediterska udruženja mogu rabiti FIATA FWB samo na osnovi pismenoga odobrenja FIATA-e i sukladno spomenutim pravilima koja mora prethodno potpisati.

FIATA-teretni list za multimodalni transport sadrži na poleđini 20 standardnih uvjeta. Iz usporedbe Standardnih uvjeta FIATA FWB (1997.) i Standardnih uvjeta FIATA FBL (1992.) proizlazi da im je zajednički cilj afirmirati međunarodnoga špeditera kao **operatora međunarodnoga transporta**, koji ne samo da organizira transportne, odnosno logističke procese nego ih on kvalitetno, odgovorno i profesionalno obavlja bez obzira na njihovu složenost i udaljenost mjesta preuzimanja od mjesta isporuke. Bitna je razlika između tih dokumenata samo u tome što je FBL (tj. FIATA-teretnica za multimodalni transport) vrijednosni papir, a to nije slučaj s FWB (tj. FIATA-teretni list za multimodalni transport). FBL predstavlja vrijednosni papir osim ako nije označena kao “neutrživa” (tj. “nenegocijabilna”). Utrživa FBL daje pravo vlasništva nad robom i indosiranjem takve teretnice stječe se pravo prijema robe ili izvršenje prijenosa vlasništva nad robom. U praktičnoj primjeni multimodalnoga transporta oba ta dokumenta imaju svoje pravne i gospodarske prednosti (...).¹⁶

3) MULTIDOC ‘95 – teretnica za multimodalni transport

Ovu teretnicu izdao je BIMCO¹⁷ 1995 godine. Međutim, već je prije toga BIMCO izdao prijevozni dokument pod nazivom “COMBIDOC”, kojemu je pak prethodio sličan dokument pod nazivom “COMBICONBILL” (1971). “COMBIDOC” je prijevozni dokument za kombinirani transport, kojeg su izdavali pomorski brodari te, u njihov ime i za njihov račun, pomorski agenti.

¹⁵ Cf. **Doc 10/86 ANNX**, FIATA, Zürich, 20.01.1999.

¹⁶ Zelenika, R.: Prometni sustavi, op.cit., p. 384.

¹⁷ BIMCO – “The Baltic and International Maritime Council” (Baltičko i međunarodno pomorsko vijeće), organizacija brodara i agenata, Kopenhagen, Više o tome: <http://www.bimco.org/> (27.8.2002)

Nova BIMCO-va teretnica izdana je obzirom da “COMBIDOC” nije udovoljio standardima Pravilnika UNCTAD/ICC za međunarodne transportne dokumente, koji je prihvatio Izvršni odbor ICC u Parizu 11.6.1991. godine. MULTIDOC ‘95 klasična je utrživa i prenosiva teretnica za multimodalni transport vrlo slična FIATA FBL. Na poleđini sadrži 25 standardnih uvjeta, odnosno klauzula od kojih se najvažniji odnose na primjenu teretnice, zastaru, sudbenost i primjenu prava, odgovornost operatora multimodalnoga transporta, ograničenje odgovornosti operatora, prijevoz opasne robe, vozarinu i troškove te založno pravo.

4) MULTIWAYBILL ‘95 – Brodski teretni list za multimodalni promet

Ovu ispravu BIMCO je izdao istodobno s izdavanjem prijevozne isprave MULTIDOC ‘95. Kao i u slučaju FIATA FBL i FWB, radi se o vrlo sličnim ispravama s temeljnom razlikom što je MULTIDOC ‘95 utrživ i moguće ga je indosamentom prenesti, dok MULTIWAYBILL ‘95 nije utrživ i nije ga moguće indosamentom prenesti.

5) COMBICONBILL – Teretnica za kombinirani transport

Prva varijanta ove teretnice izdana je 1971. godine pod nazivom “Combined Transport Bill od Loading”, skraćeno “COMBICONBILL”. U trgovačkoj praksi koristila se paralelno s FIATA – teretnicom za kombinirani transport (FIATA Combined Transport Bill od Loading). Isprava je 1995. godine znatno izmijenjena i dopunjena, te je dobila naziv “Negotiable Combined Transport Bill od Loading” skr. COMBICONBILL. Radi se o utrživom i prenosivom vrijednosnom papiru, kojem su standardni uvjeti s 24 klauzule utisnuti na poleđini.

6) COMBICONWAYBILL-Brodski teretni list za kombinirani transport

Godine 1995. BIMCO je izdao i drugu ispravu, gotovo identičnu COMBICONBILL-u, pod nazivom COMBICONWAYBILL (tj. Combined Transport Sea Waybill). To je Pomorski teretni list za kombinirani transport, koji za razliku od COMBICONBILL-a nije vrijednosni papir i ne može se prenesti indosamentom.

5. Operator multimodalnoga transporta

Prema Konvenciji UN o međunarodnom multimodalnom transportu iz 1980. godine (čl.1., st.2) operator multimodalnog transporta (eng. Multimodal Transport Operator ili skr. MTO) svaka je osoba koja u svoje ime ili putem druge osobe koja radi u njezino ime sklopi ugovor o multimodalnom transportu i djeluje kao nalogodavac, a ne kao agent, ili za račun pošiljatelja ili vozara koji sudjeluje u operacijama multimodalnog transporta i koja preuzima odgovornost za izvršenje ugovora. Radi zaštite interesa korisnika transporta iz praktičnih razloga, u međunarodnom multimodalnom prijevozu u kojemu se pojavljuju brojni sudionici, teži se usmjeravanju odgovornosti na jednu osobu - **operatora multimodalnoga transporta**. Osnovna funkcija takva operatora proizlazi iz kombinacije špediterske i prijevoznike djelatnosti.

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

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

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

- Mega operatori multimodalnoga transporta objedinjuju sva bitna obilježja mega prijevoznika. Za njih je karakteristično da su nositelji cjelokupnog transportnog pothvata u kojemu aktivno sudjeluje više prijevoznika (i mega i/ili niša prijevoznika) iz više različitih grana prometa, imaju vlastite prijevozne kapacitete nosivosti cca 100.000 TEU ili da mogu angažirati tuđa prijevozna sredstva i opremu takve nosivosti. Mega operatori multimodalnoga transporta bez obzira radi li se o pomorskim ili nepomorskim prijevoznicima kao operatorima multimodalnog transporta dominiraju u proizvodnji prometne usluge na svim najvažnijim svjetskim prometnim koridorima.
- “Niša” operatori multimodalnog transporta, neovisno o tome radi li se o pomorskim ili nepomorskim prijevoznicima kao operatorima multimodalnog transporta imaju svoje brojne komparativne prednosti u odnosu na mega jer su oni vrlo fleksibili. u pravilu specijalizirani za transportne pothvate određenih vrsta tereta, a djeluju kao nadopuna ili “produžena ruka” mega operatora na određenim prometnim koridorima. Time “niša” operatori bitno, izravno i pozitivno utječu na optimalizaciju prijevoznih procesa lokalnog značenja (tj. na priključcima glavnih prometnih koridora), ali i istodobno bitno, neizravno i

pozitivno utječu na optimalizaciju prijevoznih procesa na svjetskim koridorima na kojima dominiraju mega operatori multimodalnog transporta.

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

Stoga, prema uvjetima FIATA - teretnice¹⁸ špediter odgovara za radnje i propuste svih sudionika čijim se uslugama stvarno služio u izvršenju MT u obliku tzv. forfaitnog (stalnog) stava. Ta karakteristika može biti vrlo dragocjen element u određivanju prodajne cijene za pošiljatelja (izvoznika) odnosno kupovne cijene za primatelja (uvoznika).

Hrvatski špediteri samo se povremeno javljaju u funkciji operatora međunarodnog multimodalnog prijevoza (MTO). Da bi špediter ili drugi aktivni sudionik u međunarodnom multimodalnom transportu imao potpun status operatora toga transporta (tj. *MTO*) on bi morao posjedovati¹⁹:

- visoko obrazovane i iskusne operativne i kreativne menadžere,
- brojna moderna vlastita ili zakupljena prijevozna i prekrajna sredstva i znatan kontejnerski fond,
- znatan financijski kapital (obrtna sredstva i sredstva za proširenu reprodukciju)
- sustav organizacijskih jedinica (vlastitih i tuđih) u tuzemstvu i inozemstvu koji treba optimalno funkcionirati, posebno na prometnim pravcima na kojima se prevozi i organizira masovni robni promet,
- izgrađeni integralni informacijski sustav koji bi morao biti kompatibilan s informacijskim sustavima aktivnih sudionika u nacionalnom i međunarodnom, vanjskotrgovinskom i privrednom sustavu, a s kojima mora uspostavljati interakcije poslovne komunikacijske veze (...).

Međutim, u hrvatskom pravu i ekonomiji, odnosno u teoriji i praksi još ni danas nije na odgovarajući način riješen sustav brojnih problema, špeditera kao operatora multimodalnog transporta.

¹⁸ FIATA – Međunarodni savez špediterskih udruženja osnovan je u Beču svibnja 1925. On je do danas izdao i uveo u uporabu 6 dokumenata. To su: 1) FCR – Špediterova potvrda primitka, 2) FCT – Špediterova transportna potvrda, 3) FWR-FIATA skladišna potvrda, 4) FIATA SDT – Potvrda pošiljatelja o prijevozu opasnih roba, 5) FIATA–teretnica za kombinirani transport (FBL), 6) FIATA - teretnica za multimodalni transport (FBL)

¹⁹ Zelenika, R., Zekić, Z.: Mega Carriers and Niche Operations of the Multimodal Transport in the Klaidoscope of Compatibility and Complements, Zbornik referatov 6. Međnarodnoga simpozija o elektroniki v prometu, ISEP 1997., Elektroniška sveza Slovenije i dr., Ljubljana, 9.-10. oktober 1997., p. 217.

Kad se taj sustav regulira, postupno će hrvatski špediteri preuzeti poslove operatera multimodalnog transporta (MTO). U toj novoj funkciji oni će odgovarati za svoj rad, za izbor i rad svih osoba, koje će angažirati u izvršavanju poslova iz ugovora o multimodalnom transportu. Stoga će špediterska poduzeća morati imati takve kadrove koji su specijalizirani za obavljanje poslova: transporta, špedicije, vanjske trgovine, pakiranja, skladištenja, osiguranja, carinjenja robe itd. Među mogućim problemima pred kojima bi se hrvatski špediter mogli naći u funkciji operatora multimodalnog transporta mogli bi se istaći:

- 1) osiguranje odgovornosti međunarodnog špeditera kao operatora multimodalnog transporta,
- 2) određivanje naknade za izvršenje usluga špeditera i
- 3) intenzivnije uključivanje špeditera u ekonomsko-komercijalno-financijske poslove, kao što su poslovi leasinga kontejnera i sl.

Za očekivati je da će u narednih nekoliko godina doći do podjele među hrvatskim špediterima. Za pretpostaviti je da će samo najsposobnije špediterske tvrtke moći postati operatori multimodalnog transporta. Ključ rješenja optimalnog funkcioniranja sustava multimodalnog transporta u suvremenim tržišnim uvjetima i intergiriranoj ekonomiji Europske unije, nalazi se upravo u povećanoj kooperaciji i koordinaciji rada međunarodnih špeditera, pomorskih agenata i prijevoznika različitih prometnih grana (cestovni, željeznički, riječno-kanalski...). Nažalost to će značiti kraj za poslovanje većine sadašnjih špedicija u Republici Hrvatskoj.

6. Zaključak

Priključenje Republike Hrvatske Europskoj uniji, uvjetovano je uz ostalo i kompatibilnim prometnim sustavom koji će predstavljati sastavni dio europskog prometnog sustava. Temeljni cilj poboljšanja prometnoga sustava je u povećanju efikasnosti međunarodnog transporta roba i putnika. Kako bi se postigla što bolja kompatibilnost i povećala efikasnost prometnoga sustava, u ovom članku predložen je pravni okvir za razvoj multimodalnog transporta u Republici Hrvatskoj.

Multimodalni transport jedne države treba biti kompatibilan s odgovarajućim multimodalnim transportom drugog prometnog sustava. Idealno bi bilo kad bi prometne infrastrukture različitih država ili regija bile na istoj razini, što bi stvaralo kompatibilan i savršen europski prometni sustav. Međutim, u praksi to na žalost još nije slučaj. Područje jugoistočne Europe zbog posljedica povjesnih zbivanja znatno zaostaje za ravijenim prometnim sustavom država Europske unije. Nastojanja država koje čine ovu regiju (Hrvatska, Bosna i Hercegovina, SR Jugoslavija, Makedonija i Albanija) trebaju biti usmjerena u razvoju multimodalne transportne mreže kojom bi se ovo područje približilo ostatku Europe. Europska je unija spremna pomoći razvoju prometne infrastrukture na ovom području direktnim i indirektnim ulaganjem u obnovu i razvoj multimodalnog transportnog sustava na ovom području.

Djelovanje sustava multimodalnoga transporta regulirano je nacionalnim, bilateralnim i multilateralним propisima, općim uvjetima, uzancama i običajima, bez čega taj sustav ne bi mogao optimalno funkcionirati. S obzirom na neujednačene propise u svim državama, pravna regulativa multimodalnog transporta ovisi o pravnim izvorima države u kojoj se realizira. Potrebno je naglasiti da se u praktičnom funkcioniranju toga sustava javljaju određeni pravni problemi u reguliranju odnosa (prava, obveza i odgovornosti) između sudionika koji se aktivno pojavljuju u njemu. Danas multimodalni pravni izvori imaju malo značenje u realizaciji multimodalnog transporta u Republici Hrvatskoj, jer ih gotovo i nema u hrvatskim pravnim propisima.

Za pravilno funkcioniranje multimodalnog transporta na europskom i svjetskom tržištu, nužno je ispunjenje pravnoekonomskih pretpostavki. Te pravne pretpostavke su institucionalne klauzule nacionalnih pravnih izvora i globalnih multilateralnih propozicija kao što su međunarodne konvencije, konferencije, propisi itd. To su prije svega: Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom prijevozu robe iz 1978. godine i Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu roba iz 1980. godine. Unificiranjem prava multimodalnog transporta regulirane su uzance i pravni propisi u svezi s pravima, obvezama i odgovornostima operatora multimodalnog transporta, primjene jedinstvene prijevozne isprave, i jedinstvenih tarifa u multimodalnom transportu. Kada Konvencija UN-a o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. godine bude ratificirana, hrvatski zakoni i propisi ne bi se trebali ponovo mijenjati i prilagođavati. Stoga je potrebno već pri izradi strategije multimodalnog transportnog razvitka Republike Hrvatske, voditi računa i o prilagodbi pravnih izvora.

Kompatibilnost prometnih infrastruktura i suprastruktura unutar multimodalnoga transporta može bitno utjecati na optimalizaciju prometnog sustava. Između stupnja kompatibilnosti multimodalne infrastruktura i suprastruktura određenih prometnih grana i stupnja njihove optimalizacije postoji korelacija, odnosno interakcijska sprega koju treba imati na umu pri analiziranju pojedinih stratumata prometnoga sustava. Poboljšanje multimodalne infrastrukture i suprastrukture u Republici Hrvatskoj i integriranje država regije jugoistočne Europe u Europsku uniju važno je iz razloga da potakne bolju kvalitetu života kroz ekonomski rast, regionalnu integraciju, socijalnu koheziju i adekvatne uvjete očuvanja okoliša. U tom kontekstu, preduvjeti za poboljšanje situacije, trebali bi uključivati:

- Ubrzan razvoj u procesu reformi na nacionalnoj razini, posebno kroz uspostavljanje tržišnih mehanizama na osnovi suvremenoga načina poslovanja i adekvatne financijske i menadžerske infrastrukture; jačanje institucija kroz poboljšane zakonodavne i izvršne okvire; rekonstrukciju sektora uključujući i privatizaciju neke imovine; uvođenje novih tehnologija.
- Proces stabilizacije i pridruživanja bi trebao osigurati potrebne smjernice za proces reforme, te ubrzano osvajanje standarda Europske unije i politike infrastrukturnoga razvoja koje uključuju socijalne i sigurnosne, te mjere očuvanja okoliša.

- Unutar regionalnih okvira razvoj adekvatnih programa investicija utemeljenih na suradnji među državama regije, kao i s državama članicama i državama kandidatima Europske Unije.

Literatura

1. Grabovac, I.: Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980., s komentarom, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, svezak 17, Split, 1981.
2. Zelenika, R., Kandžija, V.: Relevantne značajke prometne politike Europske unije i Republike Hrvatske, "Naše more", Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 44, 1997., 1-2.
3. Zelenika, R., Zekić, Z.: Mega Carriers and Niche Operations of the Multimodal Transport in the Klaidoscope of Compatibility and Complements, Zbornik referatov 6. Mednarodnega simpozija o elektroniki v prometu, ISEP 1997., Elektriška sveza Slovenije i dr., Ljubljana, 9.-10. oktober 1997.
4. Zelenika, R.: PROMETNI SUSTAVI, Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
5. Zelenika, R., Nikolić G., Tabar, I.: Multimodalni transport, Ekonomist, Progrs d.o.o., Zagreb, 2002., br.3-4
6. Economic Commission for Europe: Terminology of combined transport, United Nation, New York and Geneva, 2001.
7. <http://www.tirsproject/mapimage> (15.3.2003.)
8. Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, <http://www.hrvatska21.hr> (26.3.2003).
9. <http://www.oecd.org>. (2 4.2003.)
10. <http://www.bulletin.rec.org> (25.3.2003.)
11. **Doc 10/86 ANNX**, FIATA, Zürich, 20.01.1999.
12. BIMCO – "The Baltic and International Maritime Council" (Baltičko i međunarodno pomorsko vijeće), organizacija brodara i agenata, Kopenhagen, <http://www.bimco.org/> (27.8.2002)

Gordana Nikolić¹

Multimodal transport – a factor of effective inclusion of Croatia in European transport system

ABSTRACT

Multimodal transport, as a present-day way of goods transport, successfully integrates almost all means of transport and modern transport technologies at international traffic corridors. Unlike the conventional or classical transport, multimodal transport always involves the use of at least two different ways of transport, and cannot exist as a special or independent branch but exclusively as a combined system in an international environment. The internationalisation of the conduct of business for economic entities that are connected with transport and the introduction of legal settings for the functioning of multimodal transport is thus an imperative that enables a more rapid inclusion of the Republic of Croatia in the European traffic and economic developments. The major factors of the production of transport facilities in all forms of transport, and therefore in multimodal transport as well, are the transport of cargo and passengers via modern infrastructure and superstructures, and the operators of multimodal transport that influence the safety, speed and rationality of cargo manipulation and transport the most directly and intensively. If the legal sources that regulate the multimodal transport are added to these, one obtains the factors that are indispensable for the effective operation of multimodal transport.

Key words: multimodal transport, right of multimodal transport, transport infrastructure, transport suprastructure, multimodal transport operators.

¹ M Sc, B. Sc in Seaborne maritime engineer, research assistant, The Faculty of Economics University of Rijeka