

V.Filipović - E.Pallua:

NACRTI KONVENCIJA O KOMBINIRANOM PRIJEVOZU

I B I M C O TERETNICA

Uvod

Moderni prijevoz "od vrata do vrata" i sve veća uloga špeditorskih poduzeća u transportu dovode do sve većeg broja kombiniranih prijevoza. Razvoj tehnologije prijevoza nakon II svjetskog rata i potreba za modernim i praktičnim načinima pakovanja i rukovanja teretom za vrijeme pomorskog i kopnenog transporta doveli su do upotrebe kontenera, paleta i sličnih naprava. Najupadljivija promjena nastala je upotrebom kontenera u prijevozu od vrata do vrata. Već 1956. je u Carinskoj konvenciji o kontenerima dana slijedeća definicija: "Izraz kontener naznačuje predmet transportne opreme (sanduk, pokretnu cisternu ili drugu sličnu napravu): 1) koji ima značaj stalnosti i koji je zbog toga dovoljno otporan da dopusti ponovnu upotrebu; 2) posebno napravljen radi olakšanja prijevoza robe, s jednim ili više prijevoznih sredstava bez pražnjenja; 3) opremljen uredjajima koji olakšavaju rukovanje njime, napose prilikom prekrcaja s jednog prijevoznog sredstva na drugo; 4) napravljen tako da se lako puni i prazni; 5) unutrašnjeg obujma od najmanje jednog kubičnog metra, da obuhvaća normalan pribor i opremu za kontener kad se uvozi zajedno s kontenerom; izraz kontener ne obuhvaća ni vozila ni uobičajeno pakovanje."<sup>1/</sup>

---

<sup>1/</sup>Carinsku konvenciju o kontenerima ratificirala je i naša država. Vidi: Dodatak Sl.l. FNRJ, br.l/1961.

Kako se vidi iz ove definicije pojam kontenera nije precizno odredjen. Kontener može biti otvoren ili zatvoren, s posebnim uredjajima za hladjenje i bez njih, a nije ni jasno povučena razlika izmedju kontenera i palete. Medjutim, medjunarodne organizacije koje su se pitanjem kontenera bavile nisu uspjele pronaći bolje definicije.<sup>1/</sup>

Pojava kontenera samo je ubrzala proces integriranja raznih saobraćajnih grana i aktualizirala potrebu stvaranja adekvatnih pravnih instrumenata, napose u pogledu negocijabilnih prijevoznih isprava. U krilu Medjunarodnog instituta za izjednačenje privatnog prava (UNIDROIT) u Rimu izradjen je već 1964. Nacrt konvencije o medjunarodnom mješovitom (kombiniranom) prijevozu robe.<sup>2/</sup> Taj nacrt je obuhvatio svaki mješoviti prijevoz, bez obzira da li se vrši kontenerima ili ne, a i bez obzira na to da li je ili nije izdana negocijabilna prijevozna isprava.

Medjunarodni pomorski odbor (dalje CMI) stavio je već 1966. na svoj dnevni red problematiku unifikacije propisa o prijevozu kontenerima. Te iste godine osnovana je medjunarodna komisija za to pitanje koja je uobičajenom metodom započela rad i održala niz sastanaka na kojima su sudjelovali i predstavnici Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo. Odmah na početku toga rada pokazalo se da je teško izdvojiti samo prijevoz kontenerima, a ne obuhvatiti analogne situacije u kojima se radi o kombiniranom prijevozu tereta koji nije uključen u kontenere. Naime konteneri su po sebi uključeni u

1/ Vidi pobliže V. Filipović, Neki problemi odgovornosti kod prijevoza kontenerima, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 1/1970, str.67.

2/ Tekst nacrta vidi U.D.P. Etudes 1966: XLII Transport combiné - Doc.33.

svako normiranje mješovitog prijevoza, a predstavljaju posebni problem samo kad se radi o utvrđivanju jedinice tereta ili kad se radi o njihovoj sposobnosti za čuvanje tereta. U radu CMI-a pojavila su se tri problema: 1) da li je moguće uvesti jedinstvenu i posebnu odgovornost za čitav tok prijevoza ili pak tzv. mrežastu odgovornost ("network") tj. odgovornost u svakoj saobraćajnoj grani po njezinim vlastitim pravilima; 2) da li treba uvjetovati primjenu takove konvencije postojanjem pomorskog dijela puta i 3) da li treba vezati primjenu konvencije uz izdanje negocijabilne prijevozne isprave za čitav tok mješovitog prijevoza. CMI je izradio 9 nacrta, a od kojih je posljednji, deveti, definitivni nacrt konvencije o međunarodnom kombiniranom prijevozima.<sup>1/</sup> Taj nacrt prihvacen je na plenarnoj konferenciji CMI-a u Tokiju 4.IV 1969, pa je poznat pod nazivom Tokijskih pravila.<sup>2/</sup> Iza toga su održana dva zajednička zasjedanja UNIDROIT i CMI-a u Rimu u lipnju 1969. i u siječnju 1970. Iz tih zasjedanja nastao je novi, zajednički, tekst nacrta konvencije (br.11), poznat pod nazivom Tokijsko-rimska pravila.<sup>3/</sup> Nakon toga razmatranje te problematike preuzeala je Medjuvladina pomorska savjetodavna organizacija (IMCO), koja je u suradnji s Ekonomskom komisijom UN za Evropu (ECE) na četiri zasjedanja izradila novi nacrt konvencije (br.12) o međunarodnom kombiniranom transportu robe.<sup>4/</sup> Taj nacrt konvencije trebao je biti razmotren na konferenciji UN u

1/ Draft Convention International Combined Transports  
- Doc.CMI 1968, IV str.58-69.

2/ Detalje o pojedinim nacrtima v. kod Plinio Manca,  
International Maritime Law, 2nd Vol. str.344-446.

3/ Vidi Vjesnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko  
pravo, br.20,1970, str.85-91.

4/ Draft Convention on the Combined Transport of Goods  
(TCM Convention), dok.Trans/374 CTC IV/13 od 24.XI  
1971.

Ženevi u studenom 1972. zajedno s problematikom kontenera i sa carinskim pitanjima u vezi s njima. Međutim na zahtjev UNCTAD-a (Konferencija Ujedinjenih Naroda za trgovinu i razvoj) nacrt je preispitalo Privredno i socijalno vijeće Ujedinjenih Naroda (ECOSOC) na zajedničkom zasjedanju paritetne komisije s IMCO-om. Zemlje u razvoju ujedinjene u tzv. grupu 77, koje su prošle godine održale svoj sastanak u Limi, odabile su prihvatanje donošenja konvencije o kombiniranom prijevozu iz razloga što su smatrale da će zemlje u razvoju tek onda moći sudjelovati u njenom donošenju kad budu skupile dovoljno iskustva u takvom načinu prijevoza.<sup>1/</sup> SAD su sa svoje strane također odibile predloženi nacrt, jer su smatrale da prema današnjem pravnom stanju stvari nema potrebe za donošenje konvencije koja bi regulirala kombinirani prijevoz putem kontenera i odgovarajuću negocijabilnu ispravu. Prema stajalištu SAD današnji njihovi propisi na tom području potpuno su dostatni.

Prikaz dosadanjih rješenja u nacrtima  
predloženih konvencija

Zajedničko je svim nacrtima konvencije, počevši od nacrta UNIDROIT, da se oni odnose na međunarodne mješovite prijevoze kojima se koriste najmanje dva načina prijevoza, i da je odgovornost iz ugovora o prijevozu usredotočena na glavnog vozara. Glavni vozar bio je onaj vozar koji se ugovorom obvezao da izvrši prijevoz od početka do kraja i koji stoga snosi odgovornost da će takav prijevoz biti u redu izvršen. Taj glavni vozar koji je prema prvim nacrtima preuzeo odgovornost ne samo za izvršenje dijela prijevoza koji je on sam obavio

---

1/ Pobliže o tome v. E.Demand, Vorbereitung der Welt-Containerkonferenz 1972, Verkehr 10/1972, str.370-372.

već i za one dijelove prijevoza koje je povjerio svojim podugovaračima, postao je u poodmaklim pripremnim rado-vima tzv. poduzetnik kombiniranog prijevoza (Combined Transport Operator - CTO). Taj poduzetnik nije trebao biti više vozar nego samo osoba koja je zaključila ugo-vor o medjunarodnom mješovitom prijevozu s naručiteljem - korisnikom prijevoza. CTO preuzima obavezu da izvrši cijeli prijevoz, da preuzme odgovornost za cijeli prije-voz, i da izda odredjenu prijevoznu ispravu. Na taj način otvorena je mogućnost da i špediteri postanu poduzetnici mješovitog prijevoza, a da to ne bude isključivo pridrža-no brodarima ili vozarima drugih grana saobraćaja.

Svi nacrti nalazili su se pred problemom odgovorno-sti toga poduzetnika. U konačnom nacrtu od studenoga 1971. prihvaćen je sistem tzv. mrežaste odgovornosti, iako je tokom pripremnih radova bilo nastojanja da se ili prihva-ti za CTO-a sistem odgovornosti iz Konvencije o ugovoru o prijevozu robe cestom (CMR) ili pak poseban sistem jedin-stvene odgovornosti za čitav prijevoz. Mrežasta odgovorno-st sastoji se u tome što CTO odgovara prema medjunarodnim konvencijama ili primjenljivom nacionalnom pravu za svaku pojedinu granu saobraćaja. Tako će za pomorski prijevoz doći do primjene Haška pravila (kad stupe na snagu i Vis-byska pravila), za cestovni prijevoz CMR konvencija, za željeznicu CIM, a za zračni Varšavska konvencija eventua-lno u Haškoj odnosno Guatemalskoj redakciji. Naime u čl. 9. spomenutog nacrta predvidjena je odgovornost CTO-a za slučaj kad se ne može dokazati na kojem dijelu puta (po-morskom, riječnom, cestovnom, željezničkom, zračnom) je šteta nastala. Ta odgovornost je formulirana analogno CMR konvenciji s time da je dodana da CTO ne odgovara za štetu koja je nastala iz nuklearne nezgode ako postoji

odgovorni poduzetnik prema medjunarodnim atomskim konvencijama ili prema primjenljivom nacionalnom atomskom pravu. Čl.12. toga Nacrta određuje da u slučajevima u kojima se može dokazati gdje je šteta nastala dolaze do primjene najprije prinudna pravila medjunarodnih konvencija i primjenjivog nacionalnog prava koje bi došlo u obzir kad bi se za taj dio puta bio zaključio posebni ugovor. Ukoliko se pak u prijevoznoj ispravi predviđi i primjena medjunarodnih konvencija, kojih primjena inače ne bi bila kogentna, odgovornost CTO-a će se prema njima ravnati, a izričito se kaže da u pomorskom prijevozu takve odredbe dolaze do primjene i za teret krcan na palubu. (To je učinjeno s razloga što se konteneri krcaju i na palubu, a htjelo se da CTO i za kontenere krcane na palubu odgovara jednako kao i za one ukrcane pod palubom.) Konačno za unutrašnju plovidbu se predviđa sloboda ugovaranja, ako nema mjerodavne medjunarodne konvencije (koje zasada nema) ni primjenjivog nacionalnog prava, a pod uvjetom da takve odredbe budu uvrštene u prijevoznu ispravu. CTO se medjutim ne može pozvati na oslobođenje od odgovornosti koje bi proizlazilo iz primjenjivih medjunarodnih konvencija ili nacionalnog prava za takve čine i propuste (vlastite ili njegovih ljudi) koji su izvršeni u njegovom svojstvu CTO-a (tj. poduzetnika mješovitog prijevoza), a ne u svojstvu vozara. Nacrt predviđa jedinstvenu granicu odgovornosti CTO-a koju izražava u Germinal francima, ali bez zasad utvrđene visine iznosa. Nacrt izričito predviđa (čl.13, st. 1) jedinstveno uredjenje i ugovorne i vanugovorne odgovornosti CTO-a. Poduzetnik kombiniranog prijevoza gubi pravo (prema čl.13, st.2) na ograničenje odgovornosti ukoliko je svojim namjernim ili bezobzirnim činom ili propustom uzrokovaš štetu. Zanimljivo je da u konačnom nacrtu nije prihvaćen prijedlog da bi CTO gubio pravo na ograničenje odgovornosti ako je do štete došlo kvalificiranom krivnjom njegovih ljudi.

Početni nacrti polazili su od pretpostavke da mora barem jedan dio kombiniranog prijevoza biti vršen pomorskim putem. Međutim ta "pomorska koncepcija" prvih nacrta oslabljena je u kasnijim nacrtima i to već u Tokiju tako što se u njima međunarodni mješoviti prijevoz definira kao ugovor o prijevozu robe između dviju država s najmanje dva načina prijevoza od kojih jedan mora biti morem ili unutrašnjim plovnim putovima. U konačnim nacrtima (studenzi 1971) je ta odredba izmijenjena tako da je mješoviti prijevoz naznačen kao prijevoz robe s najmanje dva saobraćajna sredstva bilo pomorska, riječna, zračna, željeznička ili cestovna, ukoliko je mjesto preuzimanja robe i mjesto predviđeno za predaju robe u dvije različite države.

Jedan od bitnih problema koji se javlja u mješovitom prijevozu je postojanje ili nepostojanje jedinstvene prijevozne isprave koja bi bila ili negocijabilni vrijednosni papir kao teretnica po naredbi, ili na donosioca, ili pak neprenosiva isprava po uzoru na teretnicu na ime. UNIDROIT je u svom nacrtu bio predviđio samo fakultativno izdavanje prijevozne prenosive isprave. CMI je na početku pripremnog rada polazio od toga da se uvijek mora raditi o negocijabilnom papiru, pa ga je i nazivao teretnicom za kombinirani prijevoz. Naime sigurno je ako se hoće takva isprava učiniti podesnom za bankovno poslovanje da ona mora biti osnovana na prinudopravnoj odgovornosti za činidbu koja je u njoj inkorporirana. Upravo zbog te sigurnosti i vezivanja ove negocijabilne isprave na interne propise pojedinih zemalja koji se odnose na teretnicu dano joj je bilo i ime teretnice za mješoviti prijevoz, a bilo je i određeno da će se na nju primjenjivati interni propisi koji se odnose na teretnicu. Tokijski nacrt je vezivao

svoju primjenu na postojanje negocijabilne isprave, pa je i definiciju CTO-a formulirao tako da je on osoba koja izdaje teretnicu mješovitog prijevoza. Međutim na konferenciji okruglog stola u Rimu ostala je doduše primjena nacrta vezana uz izdanje jedinstvene prijevozne isprave, ali se ta više nije nazivala teretnicom i nije morala biti negocijabilna. I konačno nacrt iz studenoga 1971. polazi tim putom određujući da "Isprava mješovitog prijevoza" ("Document de transport combiné", "Combined Transport Document") obuhvaća bilo "Pre-nosivu ispravu o mješovitom prijevozu na koji se primjenjuje TCM konvencija", ili "Neprenosivu ispravu o mješovitom prijevozu na koju se primjenjuje TCM konvencija", ali s time da takva isprava mora nositi jedan od ta dva naslova. (Negocijabilna ili nenegocijabilna mora biti naznačeno na ispravi.) Ovo rješenje je kompromisno i prihvaćeno je da se ne bi izazvao dojam da na tu ispravu dolaze do primjene isključivo pomorskopravna vrela. Ipak je to rješenje polovično i isključuje pronalaženje supsidijskih pravnih vrela u unutrašnjim pravima, pri čemu treba imati na umu da još nijedna druga grana saobraćaja (osim riječne) nije dosad stvorila negocijabilnu prijevoznu ispravu kao vrijednosni papir opće upotrebe.

#### Rješenja prakse u očekivanju unifikacijske konvencije

Konačni nacrt konvencije o medjunarodnom mješovitom prijevozu IMCO-a zasad je još samo priželjkivano, ali još ne-ostvareno rješenje unifikacijskih problema, a s obzirom na već istaknuto negativno stajalište zemalja u razvoju i SAD. Svakodnevna praksa kombiniranog prijevoza međutim ne može čekati na to da se medjunarodni forumi dogovore o najboljem rješenju, iako ona budno prati ono što se na tom području radi. Stoga je razumljivo da se medjunarodne organizacije iz područja transporta bave stvaranjem takvih ugovornih formulara

koji bi odgovorili zadatku, a ne bi bili u suprotnosti s modernim unifikacijskim težnjama. Medjunarodno udruženje Saveza špeditera (FIATA) izradilo je nakon dužih rasprava teretnicu o mješovitom prijevozu koja odgovara modernim potrebama prijevoza od vrata do vrata.<sup>1/</sup>

Baltička i medjunarodna pomorska konferencija<sup>2/</sup> izradila je također za potrebe prakse formular teretnice za mješoviti prijevoz (ime po codu: Combiconbill). Formular te teretnice izradio je pododbor Savjeta za dokumentaciju BIMCO-a u želji da olakša potrebe medjunarodne trgovine u izradi takvog dokumenta. Taj nacrt načinjen je na temelju rimskog nacrta konvencije od 1970.<sup>3/</sup> Elastičnost koja je svojstvena formularima koje izradjuju privredne medjunarodne organizacije dopušta da se i ovaj formular prilagodi eventualnim promjenama koje će uslijediti zbog kasnijeg donošenja jednog unifikacijskog medjunarodnog instrumenta kogentne prirode.

#### Načela teretnice za mješoviti prijevoz BIMCO-a

Formular teretnice za mješoviti prijevoz (vidi tekst i prijevod u ovom broju periodika str.17.) odgovara potrebama prakse, u prvom redu pomorske kada bi stotine kontene-ra moglo biti prevezeno na istom brodu, a sve u skladu s već naprijed spomenutim medjunarodnim nacrtima unifikacijskih rješenja. Proistekla dakle prvenstveno iz potreba

---

1/ Vidi pobliže Verkehr 7/1971, str.260.

2/ Vidi pobliže Pomorska enciklopedija sv.4, str.413.

3/ Vidi pobliže BIMCO-Weekly Circular, No.6, 6.II 1971.

pomorske prakse, ova teretnica se donekle razlikuje od predviđenih nacrta po tome što prihvaca u prvom redu kao ekskulpaciju brodara nautičku grešku i požar, što stvara ujedno i osnovicu za potrebno pomorsko osiguranje.

Klauzule teretnice poredane su već po uobičajenoj sistematici formulara teretnice s naslovima i podnaslovima koji olakšavaju preglednost. Ipak u biti ovaj formular preuzima u velikoj mjeri tekst nacrta konvencije o mješovitom prijevozu od 1970.

Na prednoj strani teretnice osim uobičajenih rubrika ističe se u samom naslovu da se radi o negocijabilnoj teretnici za mješoviti prijevoz. U dalnjem tekstu konstatira se da se teretnica odnosi na vrijeme od preuzimanja do predaje tereta, u skladu s onim što se u svima nacrtima kaže i kako se uostalom predlagalo i kod revizije Konvencije o teretnici od 1924, na konferenciji CMI-a u Stockholm 1963. Stanje tereta utvrđuje se prema onome što se razumnim mjerama provjere moglo utvrditi.

Na poledjini teretnice u klauzulama pod naslovom "opće odredbe" treba istaknuti klauzulu br.4, koja se odnosi na vremensko ograničenje odgovornosti poduzetnika mješovitog prijevoza. Ono iznosi 11 mjeseci, pa se to izričito od strane BIMCO-a obrazlaže time da se željelo dati poduzetniku dovoljno vremena da regresne tužbe podigne prema podugovaračima s obzirom na to da sve transportne konvencije (Haška pravila, CIM, CMR) predvidjaju jednogodišnje zastarne rokove. U tom pogledu ovaj formular se razlikuje od nacrta TCM konvencije koja predviđa samo 9-mjesečno vremensko ograničenje odgovornosti.

U drugom poglavlju ove teretnice od klauzule 6. do 9. reproduciraju se uglavci koji se redovito pojavljuju i u drugim teretnicama.

Osnovna odredba o vozarovoj odgovornosti u kombiniranom prijevozu sadržana je u klauzuli br.10. Ta klauzula potpuno odgovara čl.9. konačnog nacrta konvencije od 1971. U njoj jedino manjka odredba o neodgovornosti za slučaj nuklearne nezgode, a to je i razumljivo jer je ta odredba ušla tek u posljednju redakciju nacrta. Inače se u skladu s nacrtom određuje da je dovoljno da vozar dokaže kako je šteta mogla nastupiti iz jednoga od uzroka nabrojenih u klauzuli, pa da uspije sa svojim prigovorom, ukoliko protustranka ne uspije s dokazom da šteta iz takvog uzroka nije mogla poteći. Ove odredbe su analogne onima čl.

17. i 18. CMR konvencije.

Glede visine ograničenja odgovornosti vrijedno je istaći da je ova teretnica uzela onaj iznos ograničenja po kilogramu koji je predviđen u Protokolu o izmjeni konvencije o teretnici od 1963. Međutim nije preuzeta odgovarajuća odredba u cijelosti, jer je uzet samo iznos od 30 Poincaré franaka po kilogramu, a nije uzeta svota ograničenja od 10.000 Poincaré franaka za kokoš, ili jedinicu tereta. Takvo ograničenje preuzeto je, iako su redaktori teretnice bili svjesni činjenice da u radu na unifikaciji još nema konačnog rješenja za ovo pitanje. Razumije se da je i ovdje, kao i u drugim transportnim unifikacijskim konvencijama, zadržana mogućnost deklaracije veće vrijednosti, unesene u teretnicu, a u kojem slučaju će tako deklarirana vrijednost biti granica odgovornosti.

Klauzula 12. (isti broj i u nacrtu konvencije od 1971.) daje odredbe o mrežastoj odgovornosti pojedinih grana transporta, s time da na plovidbu unutrašnjim plovnim putovima proteže važnost Haških pravila. Dakako opća odgovornost iz klauzule br.10 dolazi do primjene onda kad nema uvjeta za primjenu klauzule 12, tj. kad nije dokazano

na kojem je odsjeku mješovitog prijevoza šteta nastala.

Jedno od najspornijih pitanja je odgovornost za zakašnjenje. Klauzula br.13 to rješava na taj način što ograničuje odgovornost za zakašnjenje na iznos vozarine ili iznosa ograničene odgovornosti, prema tome koji je od tih iznosa manji. Na taj način htjela se izbjegći neograničena odgovornost za zakašnjenje i ujedno dati takvu odredbu o ograničenju odgovornosti za zakašnjenje koja će biti u praksi lako provediva.

Oboriva pretpostavka o ispravnoj predaji tereta na odredištu postojat će samo onda ako prilikom izručenja tereta nije bilo odmah protesta za vidljive mane, odnosno za nevidljive mane u roku od 6 dana. Ovaj rok je duži od onoga iz Haških pravila, ali kraći nego u CMR konvenciji koja ima 7 dana. I Nacrt konvencije uzima rok od 7 dana. Međutim kao ugovorni rok ovaj rok iz teretnice BIMCO bit će valjan, jer neće biti u neskladu s bilo kojim prinudnim rokom.

Vozarova odgovornost bit će ograničena ako se zahtjevi prema njemu temelje na ugovornim ili vanugovornim obvezama, ali se na ograničenje neće moći pozvati prema klauzuli br.15, st.2. u slučaju kad ga tereti kvalificirana krivnja. I to odgovara kako nacrtu od 1971. tako i CMR konvenciji. Analogna pravila vrijede i za ljude kojima se vozar u svom poslovanju služi prema klauzuli br.16.

Odredbe o vozarini sadržane u klauzuli br.19 imaju zanimaljivo rješenje koje odgovara svjetskim inflatornim tendencijama i povremenim devalvacijama nacionalnih valuta. Ona naime određuje da će - ukoliko vrijednost valute u kojoj je ugovarena vozarina i troškovi padne nakon dana zaključenja ugovora, a prije plaćanja vozarine i troškova - biti automatski i odmah povišena u razmjeru s padom vrijednosti dotične valute.

Konačno treba upozoriti na klauzulu br.24 koja se odnosi na kontenere ili slične naprave u koje je krcatelj sam izvršio ukrcavanje tereta. Naime s tom klauzulom se vozar mješovitog prijevoza oslobadja odgovornosti za one štete koje su nastale upravo stoga što je krcatelj izvršio odgovarajuće operacije eventualno nemarnog slaganja, a na njega pada i u takvom slučaju odgovornost za to što je kontener popunio nepodesnim teretom, sve pod pretpostavkom da vozar nije mogao razboritim provjeravanjem prije krcanja u kontener ili tokom toga krcanja utvrditi njegovu nepodesnost. Naprotiv ako je kontener dao vozar mješovitog prijevoza, nastupa obratna pravna situacija.

#### Z a k l j u č a k

Medjunarodna unifikacija propisa o kombiniranom medjunarodnom prijevozu robe, kako je već naprijed izloženo, nije dosad postignuta. Za sada nije moguće predvidjeti da li će ona uspjeti ili ne, a i u slučaju da dodje do medjunarodne unifikacijske konvencije, ostalo bi nesigurno kada će ona postati medjunarodnopravno obavezna. Zapreka za to su i medjunarodne unifikacijske konvencije za pojedine grane saobraćaja i otpor nekih država prema tom novom medjunarodnom instrumentu za kombinirani prijevoz.

Iz godine u godinu raste u svijetu broj izvršenih kombiniranih prijevoza upotrebom kontenera, paleta i sličnih oblika ambalaže. Takva praksa zahtijeva i odgovarajuće prijevozne isprave i ugovore. To je i dovelo do ostvarenja nekoliko tipova prijevoznih isprava, a od kojih je jedna upravo "Combiconbill", teretnica Baltičke i medjunarodne pomorske konferencije. Tu teretnicu donijela je organizacija koja je i inače od velikog utjecaja za stvaranje

jednoobraznih formulara na području pomorskog međunarodnog prijevoza. Taj novi formular će pridonijeti praktičnoj unifikaciji prakse međunarodnog kombiniranog prijevoza i pomoći onima brodarskim poduzećima koja već danas djeluju kao poduzetnici kombiniranog prijevoza. "Combiconbill" je vezan uz pomorski prijevoz, a naslanja se s jedne strane na opće propise o teretnici, a s druge strane na Tokijsko-rimski nacrt konvencije o kombiniranom prijevozu. Međutim sam po sebi ovaj formular teretnice nije kogentne prirode, pa će dopuštati strankama da ga prema konkretnim prilikama modificiraju. Ukoliko međunarodna unifikacija bude donijela takva kogentna pravila koja bi modificirala odredbe ovog formulara, očito je da bi i Savjet za dokumentaciju BIMCO-a uskladio s time i svoj novi formular. Tako s jedne strane praksa prihvata nacrte unifikacijskih instrumenata, a samim time i vrši svoj utjecaj na one krugove koji trebaju donijeti konačna unifikacijska rješenja.

R é s u m é

V.Filipović - E.Pallua: Les projets de convention sur le transport combiné et le connaissance BIMCO

Les auteurs exposent les différents projets d'unification concernant le transport combiné. Ces projets sont le résultat des travaux entrepris au sein du CMI, UNIDROIT et de l'OMCI. Le dernier de ces projets est adopté par le Comité juridique de l'OMCI en novembre 1971 sous le titre "Projet de convention sur le transport combiné international des marchandises (Convention TCM)". Le projet dispose que la responsabilité incombe à l'entrepreneur du transport combiné (ETC). Celui-là est tenu d'émettre un document de transport (soit negociable ou non negociable) pour tout le transport qui doit être international et réalisé au moins par deux modes de transport différents. La responsabilité de l'ETC suit le type "reseau" s'il est possible d'établir sur quelle section du reseau de transport le dommage est survenu; par ailleurs elle est analogue à la Convention CMR. Toutefois, dans l'absence d'un instrument international réglant le transport combiné, BIMCO a rédigé le formulaire d'un connaissance de transport combiné qui est nécessairement negociable et qui, dans certains détails, montre quelques divergences par comparaison aux dispositions du projet de convention de l'OMCI. Dans leurs conclusions, les auteurs soulignent les mérites de telles solutions pratiques provoquées par le nombre toujours croissant des transports combinés auquels participent les transporteurs maritimes.