

Pomorske prijevozne isprave

Šunjić, Petra

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:850687>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-07**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for
permanent storage and preservation of digital
resources of the institution](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

PETRA ŠUNJIĆ

POMORSKE PRIJEVOZNE ISPRAVE

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2024.

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT

POMORSKE PRIJEVOZNE ISPRAVE

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

izv. prof. dr. sc. Nikola Mandić

STUDENT:

Petra Šunjić (MB: 0171282508)

SPLIT, 2024.

SAŽETAK

Ovaj diplomski rad istražuje ključne aspekte pomorskih prijevoznih isprava, analizirajući njihov povijesni razvoj od tradicionalnih papirnatih dokumenata sve do elektroničkih formata, gdje se ističe evoluiranje od primitivnih oblika do tehnički kompleksnijih oblika koji su bili odgovor na zahtjeve tržišta. Pravno reguliranje prijevoznih isprava analizira se kroz međunarodne konvencije s naglaskom na obveze i odgovornosti svih stranaka. Uloga teretnice predstavlja se kao i dalje najvažniji oblik prijevozne isprave te se prati modernizacija u elektronički oblik gdje se ukazuje na prednosti i nedostatke takvih oblika. Posebna se pozornost pridaje zapovjedniku broda i njegovoj ulozi, ističući važnost njegove stručnosti i odgovornosti. U konačnici, rad analizira ulogu pomorskih prijevoznih isprava u međunarodnoj trgovini naglašavajući njihovu ključnu ulogu u olakšavanju odvijanja pomorskog prometa radi podizanja sigurnosti i učinkovitosti pomorskog prijevoza.

Ključne riječi: *pomorske prijevozne isprave, teretnica, pomorski teretni list, elektroničke prijevozne isprave, međunarodna trgovina.*

ABSTRACT

This master`s thesis explores key aspects of maritime transport documents, analyzing their historical development from traditional paper document to electronic formats. Thesis highlights evolution from primitive forms to technically more complex forms that emerged in response to market demands. The legal regulation of transport documents is analyzed through international conventions, with an emphasis on the obligations and responsibilities of all parties involved. The role of bill of lading is presented as the most important form of transport document, with a focus on its modernization into an electric format, highlighting the advantages and disadvantages of such forms. Special attention is given to the ship`s master and his role, emphasizing the importance of his expertise and responsibility. Ultimately, these thesis analyzes the role of maritime transport documents in international trade, emphasizing their crucial role in facilitating maritime traffic to enhance the safety and efficiency of maritime transport.

Keywords: *maritime transport documents, bill of lading, sea waybill, electronic transport documents, international trade.*

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKIH PRIJEVOZNIH ISPRAVA ..	4
3. PRAVNO REGULIRANJE POMORSKIH PRIJEVOZNIH ISPRAVA	6
3.1. MEĐUNARODNE KONVENCIJE	7
3.1.1. Haaška pravila	7
3.1.2. Haaško-Visbyjska pravila	9
3.1.3. S.D.R. Protokol.....	10
3.1.4. Hamburška pravila.....	10
3.1.5. Rotterdamska pravila.....	11
3.2. HRVATSKO ZAKONODAVSTVO	12
3.2.1. Pomorski zakonik	13
4. TERETNICA	14
4.1. POJAM I PRAVNE KARAKTERISTIKE TERETNICE.....	14
4.2. PRAVNA I EKONOMSKA FUNKCIJA TERETNICE.....	15
4.3. VRSTE TERETNICE.....	16
4.3.1. Teretnice s obzirom na način kako se određuje formalna legitimacija .	16
4.3.2. Teretnice s obzirom na vrijeme izdavanja.....	17
4.3.3. Teretnice s obzirom na način prijevoza	18
4.3.4. Teretnice s obzirom na oblik.....	19
4.3.5. Posebne vrste teretnice	19
4.3.6. Teretnice s obzirom na izdavatelja.....	20
4.3.7. Špeditorske teretnice.....	20
4.4. SADRŽAJ TERETNICE	21
4.5. POJAM ČISTE TERETNICE.....	22
4.6. DOKAZANA SNAGA TERETNICE.....	23
4.7. PREDAJA TERETA NA TEMELJU TERETNICE.....	23
4.8. PREDAJA TERETA BEZ PREDOČENJA TERETNICE	25
5. POMORSKI TERETNI LIST	26

5.1. POJAM I PRAVNE KARAKTERISTIKE POMORSKOG TERETNOG LISTA	26
5.2. SADRŽAJ POMORSKOG TERETNOG LISTA	27
5.3. DOKAZANA SNAGA POMORSKOG TERETNOG LISTA.....	28
5.4. PREDAJA TERETA NA TEMELJU POMORSKOG TERETNOG LISTA	30
6. ELEKTRONIČKE POMORSKE PRIJEVOZNE ISPRAVE.....	31
6.1. ELEKTRONIČKA TERETNICA.....	32
6.2. ELEKTRONIČKI PRIJEVOZNI ZAPIS	34
6.3. ELEKTRONSKI TERETNI LIST	35
7. ULOGA ZAPOVJEDNIKA BRODA PRI IZDAVANJU POMORSKE PRIJEVOZNE ISPRAVE	37
7.1. POSTUPAK PRI IZDAVANJU POMORSKE PRIJEVOZNE ISPRAVE...	37
7.2. JAMČEVNO PISMO	39
7.3. PREDAJA TERETA BEZ PREDOČENJA TERETNICE	40
8. ULOGA POMORSKIH PRIJEVOZNIH ISPRAVA U MEĐUNARODNOJ TRGOVINI	42
9. ZAKLJUČAK	43
LITERATURA	46

1. UVOD

Pomorski prijevoz seže daleko u povijest čovječanstva, od drevnih trgovačkih putovanja do danas, predstavljajući tako kralježnicu svjetske trgovine. U svakom je trenutku evolucije pomorski prijevoz pokretač razmjene dobara, povezivanja udaljenih krajeva svijeta i on je bio sredstvo pomoću kojeg su ljudi pribavljali razna dobra te tako zadovoljavali vlastite potrebe. U razmjeni dobara, sada već razvijenoj u suvremeniji oblik trgovine, sudjeluju razna trgovačka poduzeća, banke, osiguravajuća društava itd. Tijekom povijesti količine prevezene robe su se povećavale kao i kompleksnost procedura koje su pratile kretanje robe.

Pomorski je prijevoz usko povezan s pomorskim prijevoznim ispravama koje imaju iznimno važnu ulogu jer predstavljaju sredstvo prijenosa informacija o robi, a također služe kao dokaz o urednom izvršenju obaveza i mogućnost prijenosa prava na robu u transportu. U diplomskom se radu obrađuju pomorske prijevozne isprave počevši od teretnice i nadalje pomorskog teretnog lista do elektroničke pomorske prijevozne isprave. Prikazuje se njihova važnost, dubina i širina pojmova koje obuhvaćaju gledajući na njih ne kao na *suhoparni list papira*, nego kao na srce administrativnog procesa. One osiguravaju sigurno i pravilno putovanje tereta, potvrđuju vlasništvo te omogućavaju zadovoljstvo, sigurnost i zaštićenost svih sudionika u transportnom lancu. Razmatra se njihova povijest, od primitivnih oblika sve do suvremenih elektroničkih oblika. Posebno se pridaje pozornost pravnoj regulativi prijevoznih isprava, počevši od međunarodnih konvencija do nacionalnih zakona kao što je *Pomorski zakonik*.

U radu se obrađuje uloga zapovjednika broda pri izdavanju pomorskih prijevoznih isprava. Njegova odgovornost nije isključivo administrativna, već i operativna i strateška, ključna za osiguranje ispravnosti dokumenata i sigurnosti prijevoza. Kroz ovaj se rad nastoji prikazati složenost i važnost uloge pomorskih prijevoznih isprava te istražiti načine kako ih prilagoditi i unaprijediti da mogu odgovoriti na sve izazove suvremenog svijeta, posebno iz perspektive sve veće digitalizacije dokumentacije.

Diplomski je rad podijeljen u devet ključnih dijelova uključujući uvod i zaključak. Prvi dio diplomskog rada, ujedno i uvod, daje opću presliku tematike rada i uvodi u samu

srž diplomskog rada. Drugi dio opisuje povijesni razvoj pomorskih prijevoznih isprava, predstavlja njihove početke koji sežu sve od Rimskog prava. Treći dio, podijeljen u osam podnaslova, predstavlja pravno reguliranje pomorskih prijevoznih isprava s ciljem predstavljanja međunarodnih konvencija, počevši od *Haaških pravila*, *Haško-Visbyjskih pravila*, *S.D.R. protokola*, *Hamburških pravila* sve do *Rotterdamskih pravila*. Treći se dio diplomskog rada također osvrće na hrvatsko zakonodavstvo te predstavlja *Pomorski zakonik* kao ključni propis hrvatskog zakonodavstva.

Četvrti dio diplomskog rada, podijeljen u osam glavnih podnaslova, bavi se tematikom teretnice, predstavlja je kao najvažniju ispravu u pomorskoj trgovini te prikazuje njenu pravnu i ekonomsku funkciju. Treći podnaslov četvrtog dijela, podijeljen u sedam podnaslova, prikazuje sve vrste teretnica, počevši od teretnice s obzirom na način kako se određuje formalna legitimacija, teretnice s obzirom na vrijeme izdavanja teretnice, teretnice s obzirom na način prijevoza, teretnice s obzirom na oblik teretnice, posebne vrste teretnice pa sve do teretnice s obzirom na izdavanje te špeditorske teretnice. Od četvrtog do osmog podnaslova diplomski se rad bavi sljedećim ponaslovima: sadržaj teretnice, pojam čiste teretnice, dokazana snaga teretnice, predaja tereta na temelju teretnice, predaja tereta bez predočenja teretnice. Peti se dio diplomskog rada bavi pomorskim teretnim listom, njegovim pojmom, pravnim karakteristikama, sadržajem te predstavlja njegovu dokazanu snagu i proceduru predaje tereta na temelju pomorskog teretnog lista. Šesti dio uvodi u tematiku novijeg doba to jest elektroničke pomorske prijevozne isprave koje se dijele na tri podnaslova te svaki pod naslov obuhvaća drugu vrstu elektroničke prijevozne isprave. Prvi se dio bavi elektroničkom teretnicom, drugi dio elektroničkim prijevoznim zapisom, a treći dio elektronskim teretnim listom.

Sedmi dio rada obuhvaća ulogu zapovjednika broda pri izdavanju pomorske prijevozne isprave, predstavlja njegovu ulogu u postupku njenog izdavanja. Sedmi dio također objašnjava jamčevno pismo te predaju tereta u situacijama kada se ne predoči teretnica. Osmi dio izlaže ulogu pomorskih prijevoznih isprava u međunarodnoj trgovini. Deveti dio sa zaključkom, sumira cijelu tematiku te izdvaja najvažnije zaključke navedene kroz diplomski rad.

Cilj ovog rada je pružiti sveobuhvatni uvid u pomorske prijevozne isprave koje predstavljaju ključni element pomorskih prijevoza te istražiti načine kako unaprijediti

njegovu efikasnost. U radu je korišteno nekoliko znanstvenih metoda počevši od deduktivne metode, metode specijalizacije, metode klasifikacije te metode deskripcije.

2. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKIH PRIJEVOZNIH ISPRAVA

Teretnica kao isprava ima jako dugu povijest, a pojam je kroz različita razdoblja poprimio i različita značenja. Kroz stoljeća povijesnog razvitka, teretnica je prolazila kroz mnogobrojne promjene u značenju, obliku, funkciji i karakteristikama. U svojem prvobitnom obliku, teretnica je bila jednostavna potvrda koja je dokazivala predaju tereta u svrhu njegovog prijevoza, te je kao isprava bila potpuno nepoznata u pomorskom prijevozu. Naknadno evoluirala u dokument o vlasništvu i istodobno predstavlja dokaz o ugovoru o prijevozu, postajući ključni instrument u pomorskoj trgovini.

Prevladava mišljenje je da je teretnica nastala u srednjem vijeku, najvjerojatnije u Italiji, koja je koljevka modernog trgovačkog prava, no nije moguće sa sigurnošću reći u kojem trenutku se pojavila u praksi. Prve potvrde su u Rimskom pravu u Digesti 4.9.3, koji daje zapovjedniku pravo za izdavanje dokumenta pod nazivom *xierembolon*, koji je predstavljao potvrdu preuzimanja tereta na čuvanje, predanog na prijevoz. Dokument se smatra začetkom daljnjeg razvoja teretnice. Sve do srednjeg vijeka ljudi su putovali vlastitim brodom, s vlastitim teretom te se nije javljala potreba za prijevoznim ispravama. Do trenutka razvoja pomorske trgovine, ovakav način je nestao, a tada se javila potreba za prijevozom tuđeg tereta za određenu naknadu, što je iziskivalo potvrdu o predanom teretu na prijevoz. Brodski pisari su vodili registre u koje su se unosili podaci o teretu, vlasniku i izdavali su izvatke iz registra koji su predstavljali neoboriv dokaz te su morali biti prisutni na ukrcanju tereta.[3]

Upotreba teretnice u njenom prvobitnom obliku naglo se širi u XVI. stoljeću kada dolazi do novih geografskih i pomorskih otkrića. Dotadašnje funkcioniranje nije moglo zadovoljiti nove potrebe te se donose propisi koji reguliraju upotrebu teretnice. Prvi pomorski zakon koji regulira teretnice bio je švedski Pomorski zakon Karla XI. iz 1667. godine. 1681. godine u Francuskoj je donesena *Uredba o trgovačkoj mornarici* kojim je unificirano francusko pravo te je ona, kako je i zahtijevano, sadržavala opće odredbe o teretnici. [2]

Druga polovica XIX. stoljeća donosi nagli razvoj pomorskog prijevoza koji je posljedica velikih tehničkih otkrića. Nagli razvoj je zahtijevao sve veće standarde za linijski

prijevoz, te su se oni počeli sve češće pojavljivati u teretnici. Ona kao takva postaje složena isprava koja predstavlja dokaz o ugovoru o prijevozu i svim uvjetima koji su njime zaključeni. Krcatelj je bio izložen nepovoljnim uvjetima i bio je prisiljen prihvatiti uvjete koje su postavili brodari. Brodari su imali značajnu slobodu ugovaranja te su često unosili klauzule u teretnice kako bi se oslobodili odgovornosti. Ova praksa je krcatelja dugo stavljala u nepovoljan položaj jer su zbog prisilnih okolnosti bili primorani prihvatiti sve uvjete, bez mogućnosti pregovaranja. [11]

3. PRAVNO REGULIRANJE POMORSKIH PRIJEVOZNIH ISPRAVA

Uloga pomorskog prometa u svjetskoj trgovini je vrlo važna, a to dokazuje činjenica da se većina međunarodne robne razmjene odvija pomorskim putem. Budući da pomorstvo spada u jednu od najvažnijih međunarodnih gospodarskih djelatnosti, potrebno je urediti pravne odnose u pomorstvu donošenjem odgovarajućih pravnih vrela. Na međunarodnoj razini susreću se različite kulture, propisi i zakoni koji dovode do zastoja nesmetanog pomorskog prometa i trgovine te je potrebno uskladiti pomorska prava na međunarodnoj razini.

Prva međunarodna organizacija koja se počela baviti rješavanjem tog problema je Međunarodni pomorski odbor (engl. *Comite Maritime International - CMI*). Uvidjeli su potrebu rješavanja problema unifikacije pomorskog prava donošenjem konvencija i protokola, od kojih su se neki pokazali uspješnima, a neki nisu prihvaćeni. S obzirom na prepreke u prihvaćanju određenih konvencija, one su se vremenom mijenjale i nadopunjavale.

Šezdesetih godina prošlog stoljeća CMI polako gubi dominaciju te sve značajniju ulogu preuzima Međunarodna pomorska organizacija (engl. *International Maritime Organisation - IMO*), sa sjedištem u Londonu koju su osnovali Ujedinjeni narodi (engl. *United Nations - UN*). Osim IMO-a, postoje i druge međunarodne organizacije koje sudjeluju u donošenju konvencija i protokola kao što su Komisija Ujedinjenih naroda za pravo međunarodne trgovine (engl. *The United Nations Commission on International Trade Law - UNCITRAL*) i Konferencija Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (engl. *United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD*). [20]

Uloga konvencija i protokola je unificirati pomorsko pravo, pojednostavniti pravno uređenje i postići pravnu sigurnost. Zbog različitih pomorskih položaja pojedine zemlje svijeta imaju različite ciljeve u pomorskom prometu, a posljedica toga je donošenje autonomnih rješenja pomorskog prava. Države koje donose autonomna rješenja, nemaju potrebu za konvencijama. Autonomna rješenja pomorskog prava i veliki broj konvencija i protokola vrlo često uređuju ista pitanja iz pomorskog prava.

3.1. MEĐUNARODNE KONVENCIJE

U kontekstu teretnica i međunarodnog pomorskog prijevoza, postoji nekoliko međunarodnih konvencija koje reguliraju prava i obveze putem sljedećih sporazuma:

1. *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924.* (tzv. *Haaška pravila*);
2. *Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1968.* (tzv. *Haaško-Visbyjska pravila ili Visbyjski protokol*);
3. *Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine.* (tzv. *S.D.R. Protokol*);
4. *Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, Hamburg, 1978.* (tzv. *Hamburška pravila*);
5. *Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu u cijelosti ili djelomično morem, Rotterdam, 2009.* (tzv. *Rotterdamska pravila*).

Republika Hrvatska spada u skupinu država koje su stranke *Haaških pravila iz 1924.*, *Visbyjskog protokola iz 1968. godine* te *S.D.R. Protokola iz 1979. godine*. Postoje države koje se nisu obvezale niti jednim spomenutim pravilom.

3.1.1. Haaška pravila

Početni pokušaji rješavanja problema u pitanju prijevoznikove odgovornosti preko modela teretnica nisu urodili plodom, niti su ispunili očekivanja. Međunarodni pomorski odbor (CMI) pozabavio se problemom brodovlasnika te pokušao pronaći djelotvorno i ujednačeno rješenje njihove odgovornosti za gubitak ili oštećenje tereta. Predložen je nacrt pravila, kasnije poznatih kao *Haaška pravila*, koji je izazvao mješovite reakcije. Javljala su se proturječna mišljenja o tome treba li navedena pravila provoditi međunarodnom konvencijom, trebaju li se oformiti kao domaće zakonodavstvo, trebaju li biti usvojena dobrovoljno ili ih treba u potpunosti odbaciti.[22]

Konferencija održana u Haagu od kolovoza do rujna 1924. iznjedrila je *Konvenciju o izjednačenju nekih pravila o teretnici tzv. Haaška pravila*. Navedeni dokument potpisan je 1924. godine te je po prvi puta dao jedinstveni sustav odgovornosti prijevoznika za teret.[28]

Primarni cilj donošenja navedene konvencije jest ograničavanje slobode ugovaranja u svrhu zaštite korisnika prijevoza, a razlog tome jest korištenje slobode ekonomski jače strane (brodara) na njihovu štetu. Odredbe navedene konvencije su prisilne (kongentne) naravi, ali se ta kongentnost odnosi samo za zaštitu korisnika prijevoza. *Konvencijom je propisano da će svaka ugovorna odredba koja brodara dovodi u povoljniji položaj nego je to predviđeno konvencijom, smatrati ništavom, nepostojećom i bez učinka.* [26] S druge strane dopušteno je brodara dovesti u nepovoljniji položaj.

Usprkos donošenju pravila, kao konvencije, koja u imenu ima izraz *teretnica*, materija se u svom sadržaju samo u maloj mjeri odnosi na teretnicu, a u većini odnosi na reguliranje pitanja iz prijevozno-ugovornog odnosa. *Haaška pravila* pokušavaju pronaći balans između suprotstavljenih interesa. Jedna strana predstavlja interes vlasnika broda, kojima je u cilju dobivanje visoke vozarine uz nisku odgovornost, dok je druga strana suprotna prvoj, predstavlja vlasnike tereta, kojima je u cilju plaćati što manju vozarinu uz visoku odgovornost prijevoznika. [28] *Haaškim pravilima* postavljen je minimum odgovornosti vlasnika tereta, koji se ne može smanjivati, dajući tako vlasnicima tereta značajnu sigurnost. Ova je odredba posljedica događaja na međunarodnom tržištu koji su bili iznimno nepovoljni za vlasnike tereta.

Haaška pravila se primjenjuju samo na prijevoz u kojem je izdana teretnica ili slična isprava koja daje naslov na teret od strane države stranke te konvencije. Također se primjenjuje u situacijama kada je teretnica ispostavljena na temelju brodarskog ugovora, samo od trenutka ravnanja odnosa između brodara i vlasnika teretnice. Na brodarske ugovore konvencija se ne primjenjuje. Kada se tumači pojam *roba* konvencija ne obuhvaća pojam živih životinja i tereta koji se krca na palubu te se tako i prevozi, što se ističe kao nedostatak. Još jedan nedostatak konvencije koji se treba navesti je da pokriva prijevoz samo od trenutka ukrcaja robe na brod do njenog iskrcaja tzv. *tackle-to-tackle* načelo. [26]

Međutim, konvencija je uspjela riješiti niz pitanja i nagomilanih problema koji su doveli do smetnji u odvijanju i razvoju međunarodne pomorske trgovine. Doživjevši veliki uspjeh, konvencija je pridobila značajno poštovanje i izvršila veliki utjecaj na države koje su odlučile ratificirati ju. Usprkos tome, sadržavala je određene nejasnoće i manjkavosti koje su tražile rješenja te se zbog toga prionulo donošenju *Haaško-Visbyjskih pravila 1968.* godine.

3.1.2. Haaško-Visbyjska pravila

Razvoj tehnologije prijevoza nametnuo je potrebu za modernizacijom konvencije koja je uređivala pravila o teretnici (*Haaška pravila*). Veća promjena koja se dogodila sredinom dvadesetog stoljeća na području pomorskog prijevoza, bila je uporaba kontejnera. Stoga je konvencijom trebalo predvidjeti nova pravila.[21]

Iako su *Haaška pravila* donijela veliki uspjeh u reguliranju spornih pitanja, neka su ostala nepromijenjena te se stoga javila potreba za revizijom Konvencije iz 1924. godine. Najprije su na konferenciji Međunarodnog pomorskog odbora u Stocholmu 1963. godine formulirana tzv. Visby Amendments (*Visby Rules*). [26] Temeljem navedene konferencije, sazvala se još jedna 1967. godine, koja je u veljači 1968. godine dovela do usvajanja i potpisivanja Protokola o reviziji *Međunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici iz 1924.* pod nazivom *Haaško-Visbyjska pravila*. [28].

Visbyjska pravila primjenjuju se na svaku teretnicu koja se odnosi na prijevoz robe između država ako je teretnica izdana u državi ugovornici ili je prijevoz iz te države. [31] Protokol je također uveo ograničenje odgovornosti prema težini tereta, što je iznimno važno kod kontejnerskog prijevoza. Primjenom *Visbyjskih pravila* teretnica je dobila neosporivu dokazanu snagu kada je u rukama trećeg savjesnog imatelja. [15]

Visbyjska pravila, u globalu, nisu postigla uspjeh *Haaških pravila* iako su ratificirana od velike većine država, uključujući i Republiku Hrvatsku. Državama strankama ostavljeno je na izbor hoće li na unutrašnji prijevoz primjenjivati svoja domaća pravila ili *Visbyjska pravila*, što dovodi do konfuzije u smislu pravne sigurnosti jer je omogućena primjena dvaju različitih prava na teritoriju iste države.

Nakon primjene konvencije ubrzo se shvatilo da države nisu zadovoljne tadašnjim stanjem pomorskog prava. Razlozi za nezadovoljstvo ležali su u različitim interpretacijama i primjenama pravila, što je dovelo do nesuglasica među državama. Istaknule su kako smatraju da se unatoč dvjema konvencijama i dalje brodarka stavlja u povoljniji položaj te da je čitav sustav raspodjele rizika neravno pravan.

3.1.3. S.D.R. Protokol

Pomorsko ugovorno pravo *S.D.R. Protokol* punog naziva: *Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine*. Uvodi se nova jedinica za obračunavanje, a to je *posebno pravo vučenja*, koja zamjenjuje zlatni franak. Razlog tomu jest što je zlato u međuvremenu izgubilo svoju stabilnost kao kriterij za izračun svote ograničene odgovornosti brodarka. Vrijednost obračunske jedinice poznate kao posebno pravo vučenja (S.D.R.), punog naziva: *Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine*, izračunava se na temelju vrijednosti određenih valuta. Svake se pet godina utvrđuje koje će valute ući u izbor za izračunavanje SDR vrijednosti. Trenutno se koriste dolar, euro, jen, britanska funta i kineski juan. [26]

Haaška pravila iz 1924. godine, Visbyjski protokol iz 1968. godine i SDR protokol međusobno su odvojeni međunarodni ugovori. Sve stranke *Haaških pravila* nisu ujedno i stranke *Protokola iz 1968 ili Protokola iz 1979*. [26]

Republika Hrvatska ratificirala je *SDR Protokol* i s njim je uskladila odredbe *Pomorskog zakonika* o ograničenju odgovornosti iz ugovora o prijevozu stvari. Budući da je Republika Hrvatska stranka *Haaških pravila*, sud države stranke samo *Haaških pravila* primijeniti će ih na teretnice koje su izdane u Republici Hrvatskoj, što bi značilo da bi se kod ugovora o prijevozu stvari, kod kojih je teretnica izdana u Hrvatskoj, primjenjivala neograničena odgovornost prijevoznika iz *Haaških pravila*. Navedeno je moguće bez obzira na činjenicu što je Republika Hrvatska ratificirala *SDR Protokol*.

3.1.4. Hamburška pravila

Države u razvoju, u okviru UN-a, izražavale su nezadovoljstvo rješenjima iz *Haaških* i *Haaško-Visbyskih pravila* kao što su neodgovornost prijevoznika za nautičke pogreške ili neodgovornost za požar. Svoje nezadovoljstvo izrazile su u okviru rada UNICTAD-a 1968.

godine kada su se 73 države, od 93 prisutnih, izjasnile da su uvedene promjene 1968. godine nedovoljne. [9] Zaključeno je da se u *Haaškim pravilima* favorizira položaj broдача u odnosu na korisnike prijevoza te je potrebno ravnopravno raspodijeliti rizike na sudjelujuće stranke, ali ovaj put u korist korisnika prijevoza. UNICTAD je odlučio povjeriti Komisiji Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovinsko pravo (UNCITRAL) izradu nacрта nove konvencije. [26]

Nova konvencija usvojena je na IX. zasjedanju UNCITRAL-a u ožujku 1978. godine u Hamburgu. Konvencija je nazvana *Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem*, poznata kao *Hamburška pravila*. Konvencija je stupila na snagu tek 1992. godine. Konvenciju je ratificiralo 35 država od kojih se niti jedna ne ističe kao značajna pomorska država. [36]

Razlika između *Haaških* i *Hamburških pravila* je u tome što na drukčiji načini uređuju odgovornost za robu prije ukrcaja i nakon iskrcaja i sustavnije reguliraju pitanja iz prijevoznog ugovornog odnosa. *Hamburška pravila* značajno pooštravaju odgovornost broдача. Broдар odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe, kao i zbog kašnjenja u isporuci, ako je događaj koji je uzorkovao gubitak, štetu ili kašnjenje dogodio dok je roba bila u njegovoj nadležnosti, osim ako dokaže da su on, članovi posade i agenti poduzeli sve mjere koje su se razumno mogle zahtijevati kako bi se izbjegao događaj i njegove posljedice. [15] *Hamburška pravila* imaju šire područje primjene i u pogledu isprava na koje se odnosi. Pravila se ne primjenjuju na brodarske ugovore, ali se primjenjuju na teretnice koje su izdane u s vezi s njima. [10]

Zbog pooštravanja odgovornosti prijevoznika utjecajne pomorske države, uključujući Republiku Hrvatsku, ostale su suzdržane te nisu ratificirale navedena pravila. Usprkos tome pravila su dobila dovoljan broj ratifikacija te su postala međunarodni pravni instrument za njihove članice.

3.1.5. Rotterdamska pravila

U rujnu 2009. godine, u Rotterdamu je potpisana konvencija pod nazivom *Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem*, drugim imenom *Rotterdamska pravila*. [14] Konvencija još nije stupila na snagu. Potrebno je da minimalno dvadeset država ratificira konvenciju kako bi stupila na snagu.

Rotterdamska pravila sadrže tradicionalna načela, ali su ukomponirala nova rješenja i pokušala djelomično urediti multimodalni prijevoz robe principom *vrata do vrata* kako bi se ujednačio prijevoz stvari u svim granama prometa na međunarodnoj razini. Konvencija se primjenjuje na ugovore za međunarodni prijevoz robe, pod uvjetom da je djelomično ili u cijelosti obavljen morem. [12]

Rotterdamska pravila razlikuju se od prethodnih jer, uz luku ukrcaja i luku iskrcaja, dodaju i mjesto primitka kao i mjesto isporuke robe, pod uvjetom da je riječ o međunarodnom prijevozu. Za razliku od *Haaško-Visbyjskih i Hamburških pravila*, primjena *Rotterdamskih pravila* nije vezana uz sporazum stranaka. *Rotterdamska pravila* se primjenjuju ako se luka ukrcaja i luka iskrcaja nalaze u državama koje nisu ugovornice, pod uvjetom da se mjesto primitka ili isporuke tereta izvršava u državi ugovornici. [32]

Konvencija se neće primjenjivati na brodarske ugovore, ugovore o korištenju cijelog broskog prostora ili dijela broskog prostora. Također konvencija se neće primjenjivati na ugovore koji se odnose na prijevoz tereta u slobodnoj plovidbi, osim u slučajevima kada prijevozna isprava navodi dokaz da će teret biti preuzet od strane prijevoznika. [33] *Rotterdamska pravila* reguliraju izdavanje elektroničkog prijevoznog zapisa koji uključuje elektronički potpis prijevoznika ili ovlaštene osobe od njegove strane. [14] Uvođenje novog pojma elektroničkog prijevoznog zapisa iznimno je važan korak u ubrzanom elektroničkom razvoju, gdje dolazi do izjednačavanja elektroničkih i papirnatih isprava.

Rotterdamska pravila nisu još stupila na snagu jer ih je do sada ratificiralo samo pet država. Šansa da će pravila biti ratificirana od pomorski utjecajnih država je jako mala jer su neke odredbe vrlo komplicirane i neprovedive u praksi. Kako vrijeme više protječe, šansa da će konvencija ikada stupiti na snagu je sve manja.

3.2. HRVATSKO ZAKONODAVSTVO

Hrvatsko zakonodavstvo posebnim propisom regulira materiju pomorskog prava. Danas je na snazi *Pomorski zakonik* donesen u prosincu 2004. godine te kasnije šest puta mijenjan i dopunjavan. *Pomorski zakonik* predstavlja temeljni propis hrvatskog pomorskog

prava, a temeljem njega donesen je cijeli niz zakona i podzakonskih akata koji cjelovito reguliraju pomorsko-pravnu materiju.

3.2.1. Pomorski zakonik

Pomorski zakonik Republike Hrvatske uređuje sve značajnije javnopravne i imovinskopravne odnose u svezi s morem, plovidbenom djelatnošću, pomorskim brodovima i regulira samo odnose u pomorskoj plovidbi. Podijeljen je na dvanaest dijelova i ima 1032 članka. Norme *Pomorskog zakonika* prate suvremeni razvoj međunarodnog pomorskog prava.[26]

Odredbe o prijevozu stvari morem obuhvaćaju pravila i uvjete koji se primjenjuju na prijevoz robe brodom ili drugim plovilima. To uključuje odredbe o odgovornosti prijevoznika, uvjete ugovora o prijevozu, osiguranje tereta, kao i prava i obveze stranaka uključenih u prijevoz. Prijevoz stvari morem je ključan segment međunarodne trgovine i logistike koji ima svoja određena pravila i regulative te podliježe međunarodnim konvencijama. Osnovni dokument koji regulira prijevoz stvari morem je ugovor o prijevozu. On utvrđuje uvjete prijevoza te uključuje odgovornost za gubitak ili oštećenje robe. Prijevoz stvari morem ima iznimno važnu ulogu u međunarodnoj trgovini, omogućujući prijevoz velikih količina robe između različitih kontinenata i država. Regulativom se osigurava obavljanje sigurnog prijevoza koji je u skladu s međunarodnim standardima.

Dio *Pomorskog zakonika* koji sadrži odredbe koje su vezane za pomorske prijevozne isprave nalazi se u člancima 496-519. *Pomorski zakonik* propisuje kada je prijevoznik nakon završetka ukrcaja dužan krcatelju, na njegov zahtjev, predati teretnicu, teretni list, elektroničku teretnicu ili bilo koju drugu ispravu o prijevozu, te tako prijevoznik potvrđuje preuzimanje tereta. Danas se u Europi na temelju ovih ispava odvija oko 70% ukupnog prijevoza stvari morem. [7]

4. TERETNICA

U različitim jezicima teretnica ima različite nazive: francuski naziv *connassiment* ili njemački *konnossament* odnosno latinski *cognoscere*. [29] Korijen uporabe riječi teretnica treba tražiti u njenoj prvobitnoj funkciji, kao isprave kojom je brodar potvrđivao primitak tereta. *Haaška pravila* ne sadrže definiciju teretnice, već se ona javlja u *Hamburškim pravilima* iz 1978. godine.

4.1. POJAM I PRAVNE KARAKTERISTIKE TERETNICE

U teoriji postoje brojne definicije teretnice koje se uglavnom baziraju na njezinim funkcijama. Teretnica (engl. *bill of lading*) se prema *Hamburškim pravilima* definira kao isprava kojom brodar dokazuje ugovor o prijevozu stvari morem i potvrđuje primitak tereta radi prijevoza te se obvezuje da će ga po završetku putovanja predati ovlaštenom primatelju. [23] Isprava se redovito izdaje u pomorskom prijevozu, ali i u unutarnjoj plovidbi. Iz teretnice se mogu saznati razni podaci kao što su stanje, vrsta i količina robe, mjesto i dan ukrcaja robe, podatke o identitetu broda, luku odredišta i mnoge druge.[30]

Teretnicu sastavlja prijevoznik, temeljem pisanih podatka krcatelja, te je vlastoručno potpisuje on ili njegov opunomoćenik. Prijevoznik je obvezan, na zahtjev krcatelja, izdati više primjeraka i na svakom primjerku naznačiti koliko ih je predano i koji je od njih prijepis. [34] Prenosivi su samo originali. Za valjanost teretnice nije potreban krcateljev potpis. Formulari teretnica često sadrže i popis ugovornih klauzula, te njihove uvjete. Sklapanjem ugovora uvjeti postaju sastavni dio, osim ako nije drukčije ugovoreno. [26] Treba napomenuti da se teretnica ne smatra pisanim ugovorom o prijevozu nego njegovom potvrdom o postojanju te se njegove ugovorne klauzule nalaze na teretnici, otisnute na formularu ili unesene u teretnicu prilikom izdavanja. [26]

Teretnica je po svom pravnom svojstvu prenosivi vrijednosni papir te ima veliko značenje u pomorskom prometu. Iz svojstva vrijednosnog papira proizlazi ostvarenje prava iz teretnice uz uvjet posjedovanja i prezentacije isprave. Iz pojma prenosivosti proizlaze dvije mogućnosti - da teretnica bude prenosiva mora biti na donositelja ili po naredbi, a nije prenosiva kada glasi na ime primatelja. [26] *Teretnica se kao vrijednosni papir*

osamostaljuje u prometu, te slijedi vlastitu pravnu sudbinu, neovisno o ugovoru o prijevozu.

[8]

Teretnica posjeduje četiri pravne karakteristike:

1. predstavlja formalnu priznanicu prijevoznika o količini i stanju robe koja je ukrcana na brod radi prijevoza morem ili preuzeta od strane prijevoznika radi prijevoza;
2. predstavlja dokaz o sadržaju i postojanju ugovora o prijevozu stvari morem;
3. teretnicom se brodar obvezuje na predaju tereta osobi koja je za to ovlaštena na temelju teretnice;
4. teretnica je vrijednosni papir.

Pravna obilježja teretnice su određena nacionalnim zakonima, sudskim presudama, nacionalnim konvencijama i priznatom pomorskom praksom. [16]

4.2. PRAVNA I EKONOMSKA FUNKCIJA TERETNICE

Teretnica je iznimno važna u odvijanju međunarodne plovidbe. Jedna od najvažnijih uloga koju posjeduje teretnica je ta da omogućuje imatelju teretnice raspolaganje s teretom kada on nije u njegovom fizičkom posjedu, nego je predan na prijevoz. Za izvršavanje ove uloge teretnica mora biti prenosiva, što znači da se prava mogu prenijeti na treću osobu te je time prijevoznik dužan predati teret osobi koja mu dokaže da je zakoniti posjednik teretnice. Posjednik teretnice se još naziva i primateljem i predstavlja osobu koja je ovlaštena preuzeti teret. [26] Teretnica je važeća od trenutka kada je prijevoznik potpisao ispravu i predao ju krcatelju koji će teret osobno preuzeti ako je on stvarni primatelj tereta. U tom slučaju teretnica ne izražava svojstvo prenosivosti, niti bi trebala. Kada se prenese teretnica, tada se i prenosi pravo na robu, pa je njezin prijenos isti kao i prijenos posjeda na robi, imaju isti učinak. Njezinim prijenosom ona simbolički predstavlja fizičku robu koja je opisana u teretnici.

Teretnica, kao negocijabilni instrument, daje pravo imatelju da raspolaže s robom tijekom pomorskog prijevoza. Jasnije rečeno, roba za vrijeme prijevoza može biti predmet

kupnje ili prodaje neograničeno puta uz prijenos teretnice. Zahvaljujući ovom svojstvu, teretnica je jedan od ključnih instrumenata u robnom prometu.

Prijenosom teretnice ne mogu se prenositi prava koja su sadržana u teretnici kao i rizik za slučajnu propast ili oštećenje robe. To se pitanje rješava odnosima stranaka iz ugovora o prodaji. Prijenos vlasništva ili rizika na primatelja mu ne daje ovlaštenje za zahtijevanje predaje robe ili tužbu protiv prijevoznika, to proizlazi izričito iz posjedovanja teretnice. Za stjecanje vlasništva u praksi je potrebna predaja robe kupcu, ali to se odnosi samo na samostalno izdavanje teretnice ili izdavanje teretnice uz charter partiju uz prijenos na treću osobu. [26]

Upotreba teretnice pridonosi pravnoj sigurnosti stranaka u odnosima financiranja međunarodne trgovine osobito korištenjem dokumentarnog akreditiva. Tu posebno važnu ulogu ima prenosiva (*on board*) teretnica. Sve dok prodavatelj na nesumnjiv način prezentira teretnicu banci te dokazuje da je izvršio isporuku robe, stječe pravo na naplatu kupoprodajne cijene. [27] Budući da se radi o vrijednosnom papiru te da banka detaljno pregledava teretnicu, poželjno je da se svaki ispravak na teretnici ovjeri i potpiše od strane prijevoznika ili njegovog ovlaštenog agenta. [35] Kupcu se ovakvom uporabom pruža maksimalna komercijalna sigurnost i ovakvo djelovanje predstavlja samu bit konstrukcije akreditiva.

U praksi se sve više izdaje neprenosivi pomorski teretni list ili elektronička teretnica, što dovodi do opadanja uporabe tradicionalne pomorske teretnice. Unatoč tome prenosiva teretnica je i danas najvažnija isprava u odvijanju pomorske međunarodne trgovine.

4.3. VRSTE TERETNICE

Teretnice se mogu razvrstati prema raznim kriterijima. U daljnjem tekstu navest će se nekoliko najvažnijih.

4.3.1. Teretnice s obzirom na način kako se određuje formalna legitimacija

S obzirom na način kako se određuje formalna legitimacija razlikuju se teretnica na ime, teretnica po naredbi i teretnica na donositelja.

Teretnica na ime je teretnica u kojoj je primatelj naveden poimence te se ne izdaje *po naredbi* i ne može se prenositi kao takva. Roba se izdaje izravno osobi navedenoj u teretnici, a jedini način za prijenos prava iz teretnice je ugovor u ustupanju, drugim nazivom *cesija*, s cedenta na cesionara u okviru prijenosa cjelokupne pravne pozicije. [26] Ovakvim ustupanjem teretnice brodar ima sva prava koja su mu stranke ugovora priznale i prenijele putem teretnice. Brodar ne može biti stavljen u nepovoljniji položaj u odnosu na novog imatelja teretnice. [20] Ovakav način prijenosa nije prikladan za komercijalno poslovanje zbog svoje kompliciranosti, pa se teretnica na ime u praksi vrlo rijetko koristi.

Teretnica po naredbi je teretnica u kojoj je navedena osoba koja je izdala naredbu za predaju tereta. U praksi, to je najčešće sam naručitelj ili primatelj tereta. Ako se teretnica izda po naredbi naručitelju, to mora biti nakon prodaje uz uvjet da cijena za teret nije još plaćena pa krcatelj želi zadržati pravo za sebe do primateljjevog plaćanja cijene. Ako je teretnica izdana po naredbi primatelja, u praksi se događa da krcatelj naredi prijevozniku da preda teret nekoj drugoj osobi, brisanjem primateljjevog imena i unosi ime neke druge osobe. [20] Prava iz teretnice prenose se indosiranjem što predstavlja izjavu zakonitog imatelja teretnice koji naređuje obvezniku teretnice da umjesto njemu teret preda nekoj drugoj osobi i to se upisuje na naličju teretnice. Bitno je naglasiti da indosament može biti puni ili blanko. Puni indosament predstavlja potpis naredbe imatelja teretnice da se teret preda određenoj osobi. Blanko indosament predstavlja samo potpis zakonitog posjednika teretnice. [26]

Teretnica na donositelja je teretnica koja ne navodi imatelja prava, svaka osoba koja prezentira teretnicu ovlaštena je za primanje tereta. Ova vrsta teretnice se najjednostavnije prenosi, a to je običnom predajom izjave odnosno fizičkom predajom iz ruke u ruku i s njom se također prenosi pravo na predaju robe. Teretnica na donositelja smatra se upravo takvom ako je indosirana bjanko indosamentom, ako naslovnik nije uopće naveden u ispravi ili u teretnici. [26]

4.3.2. Teretnice s obzirom na vrijeme izdavanja

S obzirom na vrijeme izdavanja teretnice razlikuje se teretnica ukrcano i teretnica primljeno na ukrcano.

Teretnica ukrcano predstavlja teretnicu koja se redovito primjenjuje u prijevozu *od luke do luke* i potvrda je o ukrcaju tereta na brod. Ovakve teretnice su prikladne za akreditivno poslovanje. *Jedinstvenim pravilima za dokumentarne akreditive* iz 1993. godine, iz teretnice mora biti vidljiv ukrcaj robe na brod koji je označen imenom ili otpremljen na njega. Ovakvim se načinom banci dokazuje nesumnjiva isporuka robe kupcu. [26]

Teretnica primljeno na ukrcaj predstavlja teretnicu koja je specifična za linijsku plovidbu gdje prijevoznik preuzima teret prije dolaska broda u ukrcajnu luku, krcatelj mu ga predaje i zahtijeva primitak potvrde ili teretnice *primljeno na ukrcaj* kao dokaz o preuzimanju robe na prijevoz. Da bi bila valjana navedena teretnica mora sadržavati propisane podatke kao i redovita teretnica, osim podataka o identitetu broda, mjestu i danu ukrcaja. Nakon ukrcaja robe na brod, prijevoznik izdaje redovnu teretnicu, povlači teretnicu *za ukrcaj* ili na teretnicu *primljeno na ukrcaj* stavlja oznaku *ukrcano*. Nakon tog postupka zapovjednik je dužan unijeti identitet broda, mjesto i dan ukrcaja. [26]

4.3.3. Teretnice s obzirom na način prijevoza

S obzirom na način prijevoza teretnice razlikuju se teretnica od luke do luke, izravna teretnica i teretnica za kombinirani prijevoz.

Teretnica od luke do luke je teretnica koja se još može nazvati *marine bill of lading* ili *ocean bill of lading* i ona je tradicionalna pomorska teretnica koja se primjenjuje samo u pomorskom prijevozu. Trajanje odgovornosti pomorskog prijevoznika vidi se iz samog imena teretnice, odgovornost mu je od luke do luke. [26]

Izravna teretnica u prijevozu je teretnica koja se izdaje za cijeli ugovoreni put nakon obvezivanja prijevoznika za obavljanje prijevoza djelomično svojim, a djelomično brodovima drugih prijevoznika. [26]

Teretnica za kombinirani prijevoz je teretnica za prijevoz koji se obavlja putem više vrsta prijevoza. Neke kontejnerske teretnice su namijenjene za kombinirani prijevoz te je to razlog zašto se ova teretnica još i naziva *container bill of lading*. [26]

4.3.4. Teretnice s obzirom na oblik

Neke od teretnica sadrže veliki broj klauzula dok neke, s druge strane, sadrže najosnovnije podatke i tako skraćuju pisani oblik. Također, uz pisani oblik postoji i elektronička izmjena podataka.

Booking bill of lading predstavlja teretnicu koja sadrži veliki broj podataka i klauzula.

Skraćena teretnica je teretnica koja je u skraćenom obliku, s njom se želi olakšati rukovanje transportnom dokumentacijom i smanjiti je na minimum. Skraćena teretnica sadrži samo dio uvjeta redovne teretnice i na njih se poziva, podaci se odnose na ukrcanu robu. Sva pravna svojstva koja sadrži redovna teretnica, sadrži i skraćena. Razina njenog korištenja je uvelike narasla tokom godina zbog njene jednostavnosti.

Elektronička teretnica izdaje se i prenosi samo elektronskim putem. Njena se upotreba pojavila razvojem uporabe informatičke tehnologije i digitalizacije radi pojednostavljenja dokumentacije i ubrzanja procesa u transportu. Ova će se teretnica detaljnije obraditi u daljnjem tekstu diplomskog rada.

4.3.5. Posebne vrste teretnice

Kao posebne vrste teretnice razlikuju se linijska teretnica i čarter teretnica.

Linijska teretnica posebno je namijenjena za linijski prijevoz. Vrijednosni je papir koji se izdaje prilikom ukrcanja robe na brod i sadrži linijske uvjete prijevoza.

Čarter teretnica izdaje se isključivo uz čarter partiju. U sadržaju teretnice, nalazi se svega nekoliko odredaba, ostala pitanja pozivaju se na uvjete čarter partije pa se oni i primjenjuju. Uvjeti čarter partija mogu u velikoj mjeri ograničiti prava imatelja glede privilegija o prekostojnicama i naplati vozarine. Sadržaj teretnice je mjerodavan za odnose prijevoznika i trećeg imatelja teretnice, osim ako se teretnica ne poziva na čarter party uvjete.

4.3.6. Teretnice s obzirom na izdavatelja

S obzirom na izdavatelja teretnice razlikuju se *charterers bill of lading* i *shipowners bill of lading*.

Charterers bill of lading je teretnica koju na temelju posebnog ovlaštenja u svoje ime izdaje naručitelj iz brodarskog ugovora na vrijeme. Ova se teretnica izdaje u situacijama kada naručitelj želi koristiti vlastite obrasce iz poslovnih razloga

Shipowners bill of lading je teretnica koju u svojstvu ugovornog prijevoznika, kako samo ime kaže, izdaje brodovlasnik. Odnosi iz ugovora na vrijeme i za cijeli brod dopuštaju naručitelju da on kao disponent vlasnika sklapa ugovor za putovanje.

4.3.7. Špeditorske teretnice

Špediteri, u praksi, iz ekonomskih i praktičnih razloga preferiraju grupiranje tereta više vlasnika u jedan kontejner, i takva se pošiljka naziva transport robe punim kontejnerima (engl. *full container load - FCL*). U slučaju ovakvog ukrcaja špediter je obvezan svakom pošiljatelju ispostaviti tzv. kućnu teretnicu (engl. *House Bill of Lading*), dok pomorski prijevoznik, za takav kontejner izdaje špediteru *FCL bill of lading* koja se još i naziva skupnom teretnicom. Ovakav se slučaj javlja u praksi u trenutku kada špediter mora otpremiti više pošiljaka različitih vlasnika jednom primatelju ili više njih s istom odredišnom lukom i kontejnerskim terminalom. [26]

Ova teretnica nije prikladna za akreditivno poslovanje zbog različitih primatelja, ali se taj nedostatak pokušao ispraviti uvođenjem kućne teretnice, no bezuspješno. Osnovna manjkavost je što prijevoznik ne izdaje niti potpisuje teretnicu, zato se ona ni ne smatra teretnicom u pravno-tehničkom smislu niti se koristi u dokumentarnoj naplati. [26]

Kako bi isprava koja je izdana od strane špeditera bila prihvatljiva banci, špediter mora imati svojstvo prijevoznika ili poduzetnika multimodalnog prijevoza. [13] Međunarodni savez otpremničkih udruženja (engl. *International Federation of Freight Forwarders Associations - F.I.A.T.A.*) izdao je multimodalnu prenosivu teretnicu jer se

špediter sve češće javlja kao poduzetnik multimodalnog prijevoza. [20] Špediter se na temelju te isprave, obvezuje izvršiti cijeli transport od luke ukrcaja do luke iskrcaja te preuzeti sve uvjete koje nalaže teretnica.

4.4. SADRŽAJ TERETNICE

Sadržaj teretnice i njezini elementi određeni su konvencijskim i zakonskim normama. Prema *Pomorskom zakoniku*, teretnica treba sadržavati podatke o nazivu i sjedištu, imenu i prebivalištu prijevoznika koji izdaje teretnicu. Zatim, podatke o identitetu broda, ime i prebivalište krcatelja i primatelja ili oznaku *po naredbi* ili *na donositelja*, luku odredišta, mjesto ili vrijeme kada će se ona odrediti, količinu tereta prema broju, komadu, masi ili drugoj mjernoj jedinici, vrstu tereta i oznake, stanje tereta ili omota u kojem se on nalazi, odredbe o vozarini te mjesto i dan ukrcaja tereta i izdavanja teretnice. [30]

Teretnicu izdaje prijevoznik u tiskanim formularima koji na licu sadrže podatke vezane za konkretni prijevoz, dok se na poleđini nalaze klauzule o odgovornosti prijevoznika, njegovom isključenju ili ograničenju odgovornosti, koje se primjenjuju na sve prijevoze koji se tom teretnicom vrše. [8] Stranke nisu vezane za uvjete koji su istaknuti na teretnici te ih mogu drukčije ugovoriti, no u praksi to se gotovo nikada ne događa. [28] Teretnica može sadržavati i druge podatke i uvjete. Često se u tereticama može naići na klauzulu *notify* koja sadržava ime osobe kojoj prijevoznik mora dostaviti obavijest o dolasku broda. Ovakav se način primjenjuje samo u slučajevima kada prijevoznik ne zna tko će primiti teret u luci iskrcaja i kada primatelj nema sjedište ili prebivalište u odredišnoj luci, a informacija o dolasku broda služi za daljnje obavljanje poslova glede otpreme tereta.[8]

Teretnica ne mora sadržavati sve zakonski predviđene podatke da bude valjana. To se protivi načelima donesenim u obveznom pravu utvrđenim za vrijednosne papire kao strogo formalne isprave. Za razliku od drugih vrijednosnih papira, teretnica ne spada u strogo formalne isprave i sukladno tome ne trpi nikakve posljedice od nedostataka podataka. Sasvim je dovoljno da teretnica sadrži određeni minimum elemenata bez kojih je nemoguće izvršavati funkcije za koje je namijenjena i iz tih elemenata se nedvojbeno može zaključiti da se radi o teretnici. Zakon ne određuje elemente koji su bitni i one koji nisu. [28]

4.5. POJAM ČISTE TERETNICE

Prijevoznik ima pravo da u svaku teretnicu unese primjedbe koje se tiču elemenata i stanja tereta. S tim u svezi javljaju se pojmovi čiste i nečiste teretnice. Čista teretnica nije definirana pomorskim propisima te je se jedino može objasniti tako da se naglasi kada teretnica prestaje biti čista i postaje nečista. Pitanje čiste teretnice se može promatrati sa stajališta prijevozno ugovornih odnosa ili odnosa ugovora o kupoprodaji. Ukoliko teretnica ne sadrži primjedbe broдача glede stanja tereta ili ambalaže tada se može nazvati čistom teretnicom. [37]

Pojam čiste teretnice definiran je pravilima međunarodne trgovačke komore. Prema tim pravilima čista prijevozna isprava je ona prijevozna isprava koja ne sadržava nikakvu klauzulu ili primjedbu koja izričito potvrđuje manjkavo stanje robe i/ili pakiranja. [13] Banke ne prihvaćaju prijevoznu ispravu koja sadržava klauzulu ili primjedbu. Da bi se поблиže predstavila čista teretnica, bitno je definirati i nečistu teretnicu. Nečista teretnica se javlja prilikom unošenja primjedbe broдача u odnosu na podatke predstavljene u teretnici.

U praksi se može dogoditi situacija da krcatelj od broдача zatraži izdavanje čiste teretnice iako postoje manjkavosti u stanju robe. U tom slučaju krcatelj izdaje jamčevno pismo i s njim preuzima odgovornost za sve moguće štete koje bi mogle zadesiti broдача zbog ispuštanja eventualnih opaski u teretnici, dok zapovjednik izdaje čistu teretnicu temeljem koje pošiljatelj bez ikakvih poteškoća može naplatiti akreditivnu svotu. [24]

Međunarodna trgovačka komora uvidjela je poteškoće u razgraničavanju pojmova čiste i nečiste teretnice te je u Međunarodnim trgovačkim pravilima (engl. *International Commercial Terms - INCOTERMS*) propisala klauzule koje neće teretnicu činiti nečistom. To su ove klauzule: klauzule kojima se izričito ne tvrdi nešto o nezadovoljavanju robe ili ambalaže, klauzule koje će naglasiti da prijevoznik neće odgovarati za rizike koji proizlaze iz prirode robe ili ambalaže, klauzule u kojima se tvrdi prijevoznikovo nepoznavanje sadržaja, težine, dimenzije, kvalitete ili tehničke specifikacije robe. [26] INCOTERMS pravila nalažu da je prodavatelj uredno izvršio isporuku robe.

4.6. DOKAZANA SNAGA TERETNICE

Teretnica posjeduje mnoga svojstva, no jedno od najvažnijih svojstava je njena uloga kao dokaznog dokumenta. Važno je razumjeti što se njome dokazuje i kolika je njena pravna snaga. Predmet dokaza teretnice definiran je njenim sadržajem koji uključuje opće podatke na prednjoj strani, kao što su podaci o prijevozniku, luci ukrcaja i iskrcaja. Na pozadini teretnice nalaze se uvjeti prijevoza. Teretnica služi kao dokaz svih navedenih podataka. Centralno mjesto na teretnici zauzimaju podaci o teretu. [28]

Teretnica je neoborivi dokaz da je prijevoznik primio robu u stanju i količini navedenoj u teretnici. Navedenu tvrdnju nalažu *Haaška pravila*, dok *Haaško- Visbyjska pravila* nalažu da to nije slučaj u situacijama kada se teretnica prenese na treću osobu.[35] Da bi teretnica imala dokazanu snagu važno je znati nalaze li se u njoj neke pravno valjane opaske vezane za stanje tereta. *Pomorski zakonik* nalaže da u slučaju ako u teretnici nije navedena niti jedna primjedba, smatra se za odnose između prijevoznika i trećeg zakonitog posjednika teretnice, da je prijevoznik preuzeo teret točno onako kako teretnica nalaže. Prijevoznik teret mora predati trećem imatelju u stanju i količini navedenoj u teretnici. Isto vrijedi i za preuzimanje tereta. [26]

Kada prijevoznik unese u teretnicu određene primjedbe o elementima tereta, pretpostavlja se da je preuzeo teret onako kako ga je predao primatelju dok zakoniti imatelj teretnice ne dokaže suprotno. [30] Ako prijevoznik odluči da neće unijeti nedostatke uočene na teretu, to čini na nauštrb sebe jer će primatelju biti primoran nadoknaditi štetu, osim ako ne dokaže da postoji neki razlog koji isključuje njegovu odgovornost. Unošenjem primjedbi u teretnicu ona postaje nečista te joj se oduzima dokazana snaga.

Bez obzira radi li se o čistoj ili nečistoj teretnici, u slučaju da se želi osloboditi odgovornosti prijevoznik je dužan dokazati nastanak štete koji nije bio uzrokovan njegovom odgovornošću.

4.7. PREDAJA TERETA NA TEMELJU TERETNICE

Predaja tereta je pravni akt kojim prijevoznik izvršava svoju posljednju obvezu iz ugovora, a to je predaja tereta u odredišnoj iskrcajnoj luci primatelju koji je ovlašten na

temelju teretnice. Predaja tereta smatra se izvršenom kada je teret iskrcan i predan osobi ovlaštenoj za preuzimanje tereta.

U predaji tereta na temelju teretnice osnovno je pravilo da prijevoznik na odredištu mora predati teret ovlaštenom imatelju teretnice koji zahtjeva od prijevoznika predaju tereta, uz uvjet da su sve odredbe iz teretnice zadovoljene. Zakoniti posjednik teretnice je osoba koja prezentira teretnicu i na odgovarajući način dokazuje formalnu legitimaciju. Formalna legitimacija odvija se prezentacijom originalne teretnice. [26] Takav način predaje tereta za prijevoznika može izazvati problem zbog prakse izdavanja teretnice u tri do šest primjeraka. Naime, prijevoznik je dužan krcatelju, na njegov zahtjev, izdati više primjeraka teretnice, naznačujući na svakom primjerku broj izdanih primjeraka. [30]

Broj izdanih primjeraka teretnice unosi se u rubriku pod imenom *Number of Original Bill of Lading*. Izdavanje teretnice u više primjeraka može dovesti do situacije da se u luci iskrcaja pojavi više primatelja tereta te se u tom slučaju postavlja pitanje kome je prijevoznik dužan izdati teret. Ovakva situacija može nastati iz dva razloga, prvi je greška u izdavanju, a drugi je prevara krcatelja kada se namjerno izdaje više primjeraka iste teretnice na više različitih osoba. Zbog ovakvih situacija uvelo se novo pravilo koje glasi : kada se teret preda na temelju jednog primjerka teretnice, ostali primjerci neobvezuju prijevoznika. [26] Nakon što navedena osoba preuzme teret ostali primjerci teretnice, bez obzira što su originalni, poništavaju se.

Prijevoznik je dužan tražiti uputu od krcatelja ili naručitelja u slučaju javljanja više zakonitih posjednika teretnice prije samog iskrcaja tereta. U slučaju javljanja jednog ili više zakonskih imatelja tokom predaje tereta prvom donositelju, primjenjuje se pravilo da ostali primjerci više ne obvezuju prijevoznika. U takvom slučaju zaustavljanje iskrcaja jedino je moguće sudskom odlukom. Prijevoznik ima pravo zahtijevati potvrdu o primitku tereta od strane osobe kojoj je predao teret. [26]

Primatelj će pri preuzimanju tereta vizualno ocijeniti njegovo stanje. Uoči li vidljive nedostatke, primatelj je dužan sastaviti pisani prigovor gdje u roku od tri dana može dodatno prijaviti nedostatke koji nisu bili vidljivi na prvi pogled. Primatelj u roku od tri dana ima mogućnost provjeriti jesu li u skladu s teretnicom. Prigovor je potrebno uručiti brodaru, zapovjedniku ili agentu broda, pisan na način da su jasno vidljivi nedostaci. [4]

4.8. PREDAJA TERETA BEZ PREDOČENJA TERETNICE

Prijevoz tereta koji se predaje na temelju teretnice i njene prezentacije u odredišnoj luci nije moguće izvršiti u slučajevima kada teret dospije prije same teretnice. Takva se situacija često događa u praksi kod prijevoza koji traju kratko ili kada se teret tokom prijevoza proda više puta u različite države, pa procedura s dokumentacijom traje više od samog prijevoza. Zbog ovakvih situacija u praksi došlo je do korištenja neprenosivih pomorskih teretnih listova ili elektroničke teretnice, striktno zbog poštivanja principa da brodar ne smije predati teret bez prezentacije zbog mogućih problema.

Predaja tereta bez teretnice prijevoznika dovodi u nezgodnu i krajnje rizičnu situaciju. Međutim, ako prijevoznik ipak odluči predati teret to čini na svoj rizik i krši ugovor te daje pravo primatelju tereta da zahtjeva naknadu štete. Ako je prijevoznik siguran u identitet primatelja može, uz veliki rizik, predati teret primatelju što nalaže da prijevoznik svjesno povrjeđuje ugovorne obveze i izlaže se gubitku poziva na isključenje i prava na ograničenje odgovornosti kao i zaštite od osiguratelja odgovornosti. [26]

U praksi su moguća dva rješenja, prvo je da prijevoznik unaprijed traži obeštećenje za eventualnu štetu ili jamstvo da će istu nadoknaditi. Ovakvo se rješenje vrlo rijetko primjenjuje u praksi zbog velikih troškova i pravno spornih zahtjeva. Umjesto toga, nameće se drugo rješenje gdje se pribavljaju posebna jamstva od krcatelja i njegove banke, gdje je vrlo bitno da takvo jamstvo prihvati P.&I. klub (engl. *Protection and indemnity* - P.&I.) u koji je brod učlanjen i da ga banka potpiše. Zbog poslovnih razloga prijevoznici su nekad prisiljeni predati teret bez predočenja teretnice pa je pribavljanje ovakvog jamstva u današnjem svijetu uobičajeni postupak. Tim se jamstvom postavlja zahtjev primatelja za predajom tereta bez predočenja teretnice i sukladno tome se obvezuje da će se nadoknaditi svaka moguća šteta prijevozniku, njegovim službenicima i zastupniku. Prezentiranje originalne prijevozne isprave strogo se primjenjuje kod prenosive pomorske teretnice, ali ne kod pomorskog teretnog lista ili elektroničke teretnice. [26]

5. POMORSKI TERETNI LIST

Unapređenjem tehnologije ubrzalo se odvijanje pomorskog prometa i samim time skratilo vrijeme koje je potrebno za izvršenje putovanja. Kontejnerski se prijevoz ističe kao jedan od vodećih u skraćivanju vremena potrebnog za putovanje. U praksi se često znalo dogoditi da brod stigne u luku prije teretnice bez koje se ne može izvršiti iskrcaj. Posljedica toga je čekanje u luci iskrcaja, a samim time i povećavanje troškova stojnica ili prekostojnica. Činjenica da se teretnica šalje odvojeno od tereta povećava troškove. U svijetu koji se sve više modernizira, u kojemu se procesi i radnje sve brži ovakav način nije odgovarao te je praksa pronašla rješenje u teretnom listu koji prati teret i čija prezentacija nije neophodna prilikom preuzimanja tereta. Teretni list koji se koristi u pomorskom prijevozu naziva se pomorski teretni list (engl. *sea waybill*). [28]

S obzirom na činjenicu da se pomorski teretni list jako rijetko koristio u pomorskom prijevozu, njegovo je pravno reguliranje vrlo oskudno. Tek *Hamburška pravila* 1978. godine uređuju pitanje isprava koje su različite od teretnice, kao što je pomorski teretni list, određujući da takva isprava, u koliko se ne pokaže suprotno, dokazuje sklapanje ugovora o prijevozu stvari morem i primitak tereta opisanog u ispravi od strane prijevoznika. [15]

Teretni list predstavlja ispravu kojom se potvrđuje da je sklopljen ugovor o prijevozu tereta. U početku je teretni list imao opseg svega jednog lista papira i sadržavao je nekoliko osnovnih podataka, no s vremenom se povećao i dokument je postao opsežniji. Teretni list kakav se koristi u današnjem svijetu, sastoji se od više listova, a nerijetko su podatci ispravljani i precrtani i samim tim nečitljivi. [18]

5.1. POJAM I PRAVNE KARAKTERISTIKE POMORSKOG TERETNOG LISTA

Pomorski teretni list može se definirati kao prijevozna isprava koja nema svojstvo prenosivosti i koja dokazuje postojanje ugovora o prijevozu robe morem i prijevoznikovo preuzimanje tereta te se prijevoznik njome obvezuje da će primatelju koji je naveden u ispravi, predati teret. Teretni list ne predstavlja ugovor o prijevozu, nego samo dokaz o njegovom postojanju te ako se on ne izda moraju postojati druga sredstva za dokazivanje

postojanja ugovora. [18] U usporedbi s teretnicom, teretni je list po svom obliku jednostavnija isprava i vrši samo neke funkcije iz teretnice.

Uloga pomorskog teretnog lista svodi se samo na odnos prijevoznika i korisnika prijevoza. Kada krcatelj preda zahtjev, tada se izdaje teretni list u jednom primjerku te ga prijevoznik i krcatelj potpisuju. Krcatelj je slobodan ovlastiti drugu osobu za ukrcaj tereta i potpis teretnog lista uz navod (u ime i za račun krcatelja). [30]

Pomorski teretni list je prijevozna isprava koja je različita od teretnice i posjeduje ova pravna svojstva: [26]

1. priznanica je prijevoznika da je preuzeo robu na prijevoz, što je naglašeno u njoj;
2. dokazuje postojanje i sadržaj ugovora o prijevozu;
3. određuje osobu kojoj će prijevoznik biti dužan predati robu u skladu s ugovorom o prijevozu.

Najvažnija razlika između teretnice i pomorskog teretnog lista je da pomorski teretni list nema svojstvo vrijednosnog papira, što ga samim tim čini sigurnijim i jednostavnijim za upotrebu. Pomorski teretni list se tijekom prijevoza nalazi na brodu sa samim teretom te se zbog tog svojstva za njega kaže da teretni list prati robu. Prilikom primitka tereta nije potrebno predočenje teretnog lista nego samo dokaz identiteta primatelja. Posjedovanje teretnog lista znatno povećava pravnu sigurnost. Navedena svojstva pomorski teretni list čine sigurnijim i jednostavnijim za uporabu zbog izbjegavanja rizika krađe ili gubitka isprave, kao i situacije pojavljivanja više imatelja isprave kao što je moguće kod teretnice. [28]

5.2. SADRŽAJ POMORSKOG TERETNOG LISTA

Podatci koji su obvezni za unošenje u teretni list taksativno su nabrojani i razlikuju se od podataka koji nisu obvezni biti uneseni, ali će biti korisni ako se unesu. Podatci od kojih se sastoji teretni list mogu se podijeliti na materijalne i suštinske. Materijalni podatci su podatci koje je prijevoznik mogao provjeriti. U slučaju da to nije bio u mogućnosti izvršiti zbog manjka sredstava, obvezan je upisati obrazložene primjedbe u marginalne klauzule, jednako kao što se čini i kod teretnice. Smisao primjedbi je osiguranje dokaza o stanju tereta a ne o oslobađanje odgovornosti prijevoznika. Suštinski podatci su oni koji uobičajenim

obvezama prijevoznika dodaju i neku novu, ako ih nema ili nisu dovoljno precizni, prijevoznik neće biti odgovoran dođe li do njihovog kršenja. [18]

Teretni list mora sadržavati: [30]

1. mjesto i datum izdavanja,
2. mjesto i datum preuzimanja stvari,
3. tvrtku odnosno naziv, ili ime i adresu krcatelja,
4. predviđeno mjesto iskrcaja,
5. tvrtku odnosno naziv, ili ime i adresu primatelja
6. opis i uobičajeni naziv stvari, način pakiranja, oznake prepoznavanja, težinu, obujam ili količinu označenu na drukčiji način, broj komada, a ako se radi o opasnim tvarima treba imati naznaku njihove opasnosti.

U slučaju da u sadržaju ne postoji jedan ili više obveznih podataka, prijevozna isprava ne gubi svoju pravnu valjanost, nego se postavlja pitanje točnosti upisanih podataka i odgovornosti za štetu koja iz toga proizlazi.

Teretni list može sadržavati i druge podatke osim obveznih podataka. U praksi se takvim podacima se smatraju svi podatci koje ugovorne strane smatraju važnim i korisnim kao što su primjerice naznaka naplate vozarine od primatelja, naznaka o plombama na pošiljkama, zabrana prekrcaja i slično. Također, smatra se da bi bilo poželjno unijeti podatke koji utječu na odgovornost prijevoznika kao što je rok isporuke. Na prednjoj strani pomorskog teretnog lista nalaze se elementi ugovora, dok je stražnja strana obično prazna. Teretni list se poziva na prijevozne uvjete prijevoznika, koji sklapanjem ugovora čine njegov sastavni dio. CMI je publicirao *CMI Uniform Ruler for Sea Waybills* kako bi standardizirao oblik pomorskog teretnog lista. [26]

5.3. DOKAZANA SNAGA POMORSKOG TERETNOG LISTA

Teretni list predstavlja dokaz o sklapanju ugovora i dokaz o vanjskom stanju robe koja je preuzeta na prijevoz od trenutka kada je teret primio prijevoznik. Podatci iz teretnog lista nalažu tko su ugovorne strane, navode mjesto i datum sklapanja ugovora i druge detalje. Pošiljatelj ima pravo zadužiti primatelja za plaćanje prijevoznih troškova. U teretni list je

moguće unijeti deklaraciju vrijednosti ili rok isporuke. Teretni list ima oborivu pretpostavku u pogledu sadržaja ugovora, što znači da će se navodi koji se nalaze u teretnom listu smatrati točnima dok se ne dokaže drukčije. [18]

Između krcatelja i prijevoznika teretni list je pretpostavka o tome da je teret primljen onako kako je navedeno u njemu. Međutim, u odnosu prijevoznika i primatelja u dobroj vjeri teretni list predstavlja potpun dokaz o primitku stvari točno onako kako je navedeno u teretnom listu, dokaz u suprotnom nije dopušten. Nepostojanje, neispravnost ili gubitak teretnog lista ne utječe na valjanost ugovora o prijevozu, dapače on i dalje vrijedi jer se ugovor o prijevozu može dokazati i ostalim dokaznim sredstvima. [26]

Prijevoznik u teretni list može unijeti obrazložene primjedbe kao i kod teretnice, a to čini u slučaju da ima opravdanu sumnju u podatke koje mu prezentira krcatelj te se na taj način otklanja pretpostavka da je teret onakav kakvim ga se prezentira u teretnom listu. Primjedbe mogu biti unesene prilikom preuzimanja robe na prijevoz ili prilikom njezina prijema. Primjedbe služe kao osiguranje dokaza o vanjskom izgledu tereta. U slučaju da se prijevoznik odluči ne unijeti primjedbe, pretpostavlja se dok se ne dokaže suprotno, da je teret primio onako kako je u teretnom listu naznačeno. Prijevoznik se ne oslobađa odgovornosti ako postoje primjedbe, ali odgovara samo za štetu koja je nastala zbog prijevoza. Isto vrijedi i kada je obrnuta situacija, ako se unesu primjedbe, smatra se da je teret primio onakav kakav je naznačen u teretnom listu dok se ne dokaže drukčije. [30]

Postoje slučajevi kada prijevoznik nije uopće u mogućnosti pregledati teret, u tom slučaju poželjno je staviti primjedbu u teretni list kako bi se oslobodio odgovornosti za štetu nastalu tijekom prijevoza morem. Sve unesene primjedbe moraju biti obrazložene i detaljno formulirane bez obzira što takva obveza formalno ne postoji. Unesene primjedbe moraju ispuniti pretpostavke koje se traže za dopustivost primjedbi - moraju imati opravdanu sumnju da navedeni podatci od strane krcatelja nisu validni što se tiče količine, obujma, naznaka i slično te da ne postoji mogućnost njihove provjere pri ukrcaju. [30]

Propisi o teretnom listu primjenjuju se analogno i u slučajevima kada se prijevoz stvari obavlja putem elektroničkih podataka koji su temeljeni na ugovoru o prijevozu stvari morem. U tom slučaju korisnik ima pravo zatražiti od prijevoznika papirnatu ispravu o prijevozu. [30]

5.4. PREDAJA TERETA NA TEMELJU POMORSKOG TERETNOG LISTA

Pomorski teretni list nije vrijednosni papir te ga nije potrebno posjedovati da bi se preuzeo teret od prijevoznika. No, prijevoznik je obvezan predati teret osobi koja je navedena u pomorskom teretnom listu kao primatelj ili osobi koju je krcatelj naknadno odredio. Jedina prijevoznikova obveza je da prilikom predaje tereta provjeri identitet primatelja.

Imatelj teretnog lista ne posjeduje nikakva prava s obzirom da posjeduje pomorski teretni list. Kontrolu nad teretom tijekom prijevoza zadržava krcatelj koji tada može njime raspolagati. Krcatelj ima pravo prijevozniku naložiti da teret preda osobi koja nije imenovana u ispravi i također može narediti iskrcaj tereta u luci koja nije ona koja je navedena u ispravi. U slučaju da dođe do neočekivanih šteta ili većih troškova, troškove snosi krcatelj. [20]

Kada se prijevozniku uručuje nalog, krcatelj je dužan prijevozniku predočiti primjerak teretnog lista koji mu je on osobno izdao. U slučaju da isprava sadrži klauzulu *no disposal*, krcatelj ne smije mijenjati osobu koja će primiti teret tokom trajanja prijevoza. U slučaju da krcatelj smije promijeniti osobu kojoj će se predati teret i to uradi, ako dođe do spora između prijevoznika i osobe naznačene u ispravi, brodar ne snosi odgovornost, naprotiv smatrat će se da je uredno izvršio predaju tereta. Primatelj koji nije primio teret nema pravo zahtjeva prema prijevozniku, već svoje pravo ostvaruje prema krcatelju. [20]

Predaja tereta u luci iskrcaja ne ovisi o prezentaciji pomorskog teretnog lista, primatelj može primiti teret i u slučaju da banci nije isplatio kredit. Također, pomorski teretni list ne daje pravo preuzimanja robe što je nepovoljno za kupca jer krcatelj ima pravo promijeniti instrukcije u vezi s predajom.

6. ELEKTRONIČKE POMORSKE PRIJEVOZNE ISPRAVE

Intenzivan razvoj komunikacijskih i informacijskih tehnologija posljednjih tridesetak godina ima značajan utjecaj na promjenu u životu i radu. Takav razvoj je stvarao nove djelatnosti i uvjete za nove industrijske revolucije koje su temeljene na informacijama. Zbog ovakvih događanja gospodarski je razvoj već donekle poprimio nove oblike koji nisu bili pojmivi prije nekoliko godina. Prijevoz stvari morem je zasigurno obuhvaćen promjenama.

U pomorskom prijevozu događaju se značajne promjene koje su povezane s povećanjem brzine i sigurnosti prijevoza, korištenjem boljih prekrcajnih sredstava, uporabom računala i drugih sredstva povezanih s razmjenom podataka. Sve to dovodi do potrebe za prilagođavanjem pomorskih prijevoznih isprava novim načinima funkcioniranja u prometu. Zbog smanjenja vremena plovidbe često se u praksi događa da teret pristize u luku iskrcaja prije isprave što nije pogodno prijevozniku, a ni trgovcu teretom koji se prevozi. Navedeni se problem može riješiti uporabom računala i ostalih sredstava koji pridonose razmjeni elektronskih podataka što dovodi do značajnih promjena pomorskih prijevoznih isprava. Opće je poznato da računala mogu brže, učinkovitije i sigurnije prenositi podatke u usporedbi s papirnatim dokumentima. Tradicionalni postupak, u kojem bi prijevoznik izdao krcatelju ispravu koja bi se zatim poštom slala primatelju, zamijenjen je mnogo jednostavnijim postupkom. Sada je dovoljno unijeti određene podatke u računalo, koji će jednim klikom, gotovo trenutačno, postati dostupni primatelju bez obzira na njegovu lokaciju.[20]

Nigdje nije propisano kako bi prijevozne isprave trebale biti izričito u papirnatom obliku. Elektroničke isprave obavljaju iste funkcije kao i papirne kako kod preuzimanja robe, tako i u prijenosu vlasništva. Važno je napomenuti kako izrada elektroničkih isprava ne iziskuje velika financijska ulaganja, dok priprema i izrada papirne dokumentacije iznosi oko 3% vrijednosti robe u domaćem prometu, a u međunarodnom prometu doseže i do 10% vrijednosti robe. [6]

Elektroničke isprave nisu samo nova forma tradicionalnih, nego su kreacija potpuno nove vrste. Svrha njihova uvođenja je prilagodba na promjene koje se događaju na

pomorskom tržištu. I dalje se očekuje sve veća upotreba elektroničkih prijevoznih isprava u međunarodnom i domaćem prijevozu što bi dovelo do potiskivanja tradicionalnih isprava. Pravni aspekt primjene predstavlja glavnu prepreku daljnjoj ekspanziji. [19] Pravna regulativa elektroničkih dokumenata kasni s razvojem i nameće se potreba stvaranja međunarodnih konvencija i pravila koji bi priznavali njihovo pravno djelovanje. Dosadašnji napori koji se ulažu za rješavanje tog problema daju još uvijek nedovoljne rezultate.

6.1. ELEKTRONIČKA TERETNICA

Teretnica je dugo vremena u pomorstvu bila jedina isprava. Ona se još uvijek smatra najvažnijom ispravom pomorskog prijevoza, no tehnološkim i komunikacijskim razvojem došlo je do uporabe računala i drugih uređaja koji olakšavaju razmjenu podataka. Nadalje, zbog smanjenja vremena plovidbe, došlo je do problema kašnjenja teretnice u luku iskrcaja to jest, dolaska tereta prije nje. Gledajući iz gospodarskog ugla, neprihvatljivo je da u slučaju navedenog događaja brodar daje teret na čuvanje ili ga sam čuva do trenutka prispjeća teretnice. Zbog ovakvih razloga dolazi do krize teretnice koja je izazvala brojne rasprave o zamjeni tradicionalne teretnice elektroničkom.

Ne postoji nikakva dvojba da elektronička teretnica može obavljati isti posao kao i papirnata i to uz veću brzinu i jednostavnost, samo se promijenila tehnika njene izrade i prijenosa podataka. Umjesto unosa podataka u već tiskani obrazac, kao što se to činilo kod teretnice, podatci kod elektronske teretnice unose se direktno u memoriju računala u kojoj se čuvaju svi podatci u obliku računalnih zapisa. Također, prijenos podataka provodi se putem računala te sadržaj teretnice uvijek može biti dostupan na računalu, a po potrebi se može prenijeti i u papirnatu oblik putem korištenja pisača.[19]

Potreba za pravnim uređenjem elektronske teretnice javila se malo nakon početka njene uporabe. Temeljni pravni izvor su pravila koja su donesena od strane CMI-a pod imenom *CMI Rules for Electronic Bills of Lading*, a prihvaćena su od strane CMI-a u lipnju 1990. godine. Pravila CMI-a će se primjenjivati jedino u slučaju kada se obje stranke ugovora slože da će ih primjenjivati i postaju pravno obvezujuća tek nakon što ih se unese u ugovor. Također, javljaju se pravni problemi, a riječ je o pravovaljanosti i vjerodostojnosti potpisa te legalnoj i sigurnoj primjeni elektroničke razmjene podataka (engl. *Electronic data*

interchange - EDI) porukom. Važno je napomenuti da je UNCITRAL 1995. godine prihvatio model elektroničke razmjene podataka. [6]

Prijevoznikova obveza po završetku prijevoza, je da krcatelju proslijedi obavijest na njegovu elektroničku adresu koja je određena od strane krcatelja. Obavijest mora sadržavati krcateljevo ime, informacije o teretu, mjesto i datum preuzimanja tereta te odredbe o uvjetima prijevoza i *povjerljivom ključu*. Povjerljivi ključ determiniraju CMI pravila prema kojima je to svaki tehnički prikladan oblik, kao što je kombinacija brojeva i/ili slova, o kojemu se stranke mogu dogovoriti kako bi osigurale vjerodostojnost i kompletnost prijenosa. [5] Povjerljivi ključ mora biti poseban i različit za svakog nositelja elektroničke teretnice. Prosljeđenu obavijest mora potvrditi krcatelj te kada to učini postaje imatelj prava na predaju tereta, prava na proglašenje primatelja te prava na izdavanje naloga brodaru u odnosu na teret. Izdavanjem papirnate teretnice otkazuje se povjerljivi ključ i obustavljaju se svi postupci elektroničke razmjene podataka koji se vode tim pravilima.

U slučaju da se želi prenijeti vlasništvo nad robom, brodar bi trebao prenijeti elektroničku teretnicu na krcatelja povjerljivim ključem. Ukoliko naknadno dođe do promjene vlasništva, krcatelj je kao nositelj elektroničke teretnice dužan obavijestiti brodara o novom prijenosu. Novi nositelj prava trebao bi kontaktirati brodara kako bi on poništio stari povjerljivi ključ i izdao novi, novom vlasniku robe. Ako predloženi novi nositelj obavijesti brodara da ne želi prihvatiti pravo raspolaganja i prijenosa robe ili propusti obavijestiti prijevoznika u razumnom roku da će prihvatiti, tada ne dolazi do prijenosa prava raspolaganja robom i prijenosa teretnice. Brodar bi u tom slučaju obavijestio postojećeg nositelja elektronske teretnice i ne bi došlo do promjene *povjerljivog ključa*. [19]

Elektronička teretnica uspostavljena je kao dva odvojena projekta. Prvi projekt predstavlja prvi ozbiljni pokušaj uvođenja elektroničke teretnice od strane *Sea Docks-a*. Projekt su pokrenuli Udruženje nezavisnih brodara (engl. *International Association of Independent Tanker Owners - INTERTANCO*) i Chase Manhattan banke koji su oformili *Sea Docs Registry Limited*, koji su pokušali zajedničkim snagama olakšati prijevoz robe morem i isporuku nafte. Ovaj je projekt funkcionirao svega godinu dana unatoč činjenici da nije bilo poteškoća u radu, razlog propasti bili su dodatni troškovi. [19]

Drugi projekt je *Bolero* koji je trenutno najrazvijeniji pokušaj uvođenja elektroničke teretnice. U zajedničkom je vlasništvu Udruge za uzajamno osiguranje putem prijevoza (engl. *Through Transport Mutual Insurance Association - TT Club*) i Društva svjetske međubankarske telekomunikacije (engl. *Society for Worldwide Inter Bank Financial Telecommunications - SWIFT*). Bolero se sastoji od dvije odvojene kompanije s različitim organizacijama koje blisko surađuju. *Bolero Association Limited* (BAL) se oformio 1995. godine, uključuje sve korisnike Bolero mreže, kao i druga tijela koja podržavaju Bolero ciljeve za kreiranje elektronskih isprava s ciljem zamjene papirnatih. [1]

6.2. ELEKTRONIČKI PRIJEVOZNI ZAPIS

Rotterdamska pravila iz 2009. godine prepoznaju prijevozne isprave kao prenosive ili neprenosive te one u papirnatom ili elektroničkom obliku. Pojam elektronički prijevozni zapis definira se kao informacija koja se sastoji od jedne ili više poruka izdanih putem elektroničke komunikacije te se temelje na ugovoru o prijevozu od strane prijevoznika i uključuju informaciju koja je logički povezana i nalazi se u prilogu koji je izdao prijevoznik kako bi postala dio prijevoznog zapisa. Elektronički zapis posjeduje dvije oznake *po naredbi* i *prenosivo* koje upućuju da se teret preda po naredbi krcatelju ili primatelju, a koji ne sadržava oznaku koja izričito nalaže neprenosivo ili nije prenosivo. [25]

Elektronički prijevozni zapis dokazuje primitak tereta od strane prijevoznika ili izvršitelja za potrebe izvršenja ugovora o prijevozu te dokazuje postojanje ugovora o prijevozu. [14] Uporaba se mora odvijati u skladu s dogovorenim postupkom za izdavanje i prijenos zapisa na željenog imatelja, mora očuvati integritet elektroničkog prijevoznog zapisa, mora postojati određeni način dokazivanja sukladno kojem imatelj dokazuje da je on pravi imatelj zapisa, mora se izdati potvrda da je isporuka izvršena imatelju ili da je sukladno odredbama elektronički prijevozni zapis prestao biti valjan. Imateljem elektroničkog prijevoznog zapisa smatra se osoba kojoj je on izdan ili na njega prenesen u skladu s propisanim postupkom. [14]

Elektronički prijevozni zapis ima uključen elektronički potpis od strane prijevoznika ili ovlaštene osobe određene od strane prijevoznika. Elektronički potpis služi za identifikaciju potpisane osobe i uključuje prijevoznikovu autorizaciju elektroničkog

prijevoznog zapisa. U slučaju da se dogodi da jedan ili čak više podataka nedostaje u zapisu ili su netočno napisani, to ne dovodi u pitanje valjanost elektroničkog prijevoznog zapisa. [14] Također, u slučaju da prijevoznik nije identificiran preko podataka, no oni upućuju na to da je teret ukrčan na brod, pretpostavlja se da je upisani vlasnik broda ujedno i prijevoznik. Elektronički zapis koji dokazuje primitak stvari predstavlja pretpostavku preuzimanja stvari kako su opisane do protudokaza. Ujedno, ako je prenosivi elektronički zapis prenesen na treću osobu koja je djelovala u dobroj vjeri, on postaje neoborivi dokaz o preuzimanju stvari. [21]

Ako se prava žele prenijeti, to treba učiniti sukladno propisanoj proceduri koja nalaže da imatelj zapisa ima ovlasti prenijeti prava koja su u zapisu inkorporirana, bilo da je zapis izdan po njegovoj naredbi ili po naredbi imenovane osobe.[14] Konvencija nije predvidjela odredbe kojima se utvrđuje o kojim pravima se radi i kada se govori o prijenosu može se samo nagađati koja se prava podrazumijevaju. To bi prije svega trebala biti prava koja se nalaze u ugovoru i pravo na posjed robe na koju se odnosi zapis.

6.3. ELEKTRONSKI TEREJNI LIST

Pitanje elektronskog pomorskog teretnog lista nije uređeno međunarodnim konvencijama ni protokolima. Unatoč tome, s obzirom na izraziti međunarodni razvoj pomorskih prijevoza nacionalna zakonodavstva su obvezna dosljedno i kontinuirano slijediti rješenja koja su općeprihvaćena na međunarodnoj razini.

U pomorskoj plovidbi, ugovor o prijevozu se može realizirati na temelju izmjene elektroničkih podataka čime postaje primjenjiv elektronski teretni list. [30] Elektronski teretni list predstavlja teretni list koji se izdaje elektronskom porukom koja je snimljena, poslana i primljena ili je informacija koja je sačuvana elektronskim sredstvima koja su odgovarajuća za naknadni pregled informacija. Elektronski teretni list može biti izdan od strane prijevoznika, pošiljatelja ili bilo koje druge osobe koja je zainteresirana za ugovor. Elektronski teretni list posjeduje jednaku pravnu snagu i iste podatke kao i papirnati teretni list. U slučaju da dođe do promjene inicijalno unesenih podataka ili unosa dodatnih podataka, u postupku izmjene mora se sačuvati i originalni oblik elektronskog teretnog lista. [18]

Ugovorne stranke mogu se dogovoriti da se dodatno na elektronski teretni list izda i papirnati teretni list.

Osnovna prednost pomorskog teretnog lista je u brzini prijenosa i smanjenju komunikacijskih troškova. Elektronski teretni list omogućava jednostavno komuniciranje između prijevoznika i primatelja te omogućava slanje računa prijevozniku, odnosno obavijesti o isporuci tereta prije nego brod stigne na odredište. Krivotvorenje teretnog lista je otežano što je važno kod primjedbi vezano za stanje tereta. U međunarodnoj trgovini teretni list je dokaz carinskim vlastima da je primatelj robu primio u drugoj državi. [18]

Osnovni problem elektronskog teretnog lista je u direktnoj vezi s biti dokaznog sredstva. Papirnati teretni list ne stvara problem kod utvrđivanja trenutka u kojem je došlo do suglasnosti volja stranaka. Kod elektronskog teretnog lista ključno je pitanje ustanoviti mjesto i vrijeme suglasnosti volje osoba, zbog njihove česte odsutnosti. Kod elektronskih isprava teže je pratiti promjene koje se kasnije događaju. Bitno je sačuvati elektronske podatke da im se može ući u trag i da se u svakom trenutku zna točno što je koja od ugovornih strana učinila po pitanju realizacije ugovornih obveza. Rješenje je postavljanje neke vrste registra u kojem se vodi evidencija o razmijenjenim elektronskim porukama. Potrebno je obratiti pažnju na bilješke koje se nalaze na poleđini isprave budući da računalo ne prepoznaje lice i naličje dokumenta. [18]

Prelazak s papira na elektronski teretni list zahtjeva i odgovarajući tehničku opremu. Osnovna oprema je mobilni telefon ili digitalni pomoćnik (engl. *Personal Data Assistant - PDA*). U slučaju da primatelj i pošiljalatelj ne posjeduju identične tehničke instrumente pomoću kojih bi se odvijala komunikacija, elektronski teretni list ne bi ni bio moguć te bi se i dalje koristio papirnati oblik.

Kako je izdavanje papirnatog teretnog lista i dalje uobičajeno, očekuje se da će paralelno postojati izdavanje papirnatog i elektronskog teretnog lista. Potpuni prijelaz na elektronski teretni list dogodit će se kada to bude zahtijevala transportna praksa zbog bržeg, ekonomičnijeg i efikasnijeg prijevoza.

7. ULOGA ZAPOVJEDNIKA BRODA PRI IZDAVANJU POMORSKE PRIJEVOZNE ISPRAVE

Zapovjednik broda dužan je izdati pomorsku ispravu na zahtjev krcatelja u ime brodara predstavljajući se kao njegov zakonski zastupnik. Zapovjednik broda ne smije potpisati ispravu koja sadržava neispravne podatke ili postoji sumnja u njihovu točnost. Odbijanje potpisivanja isprave nosi i neželjene posljedice. Kada se radi o spornom slučaju preporučeno je da se zapovjednik broda konzultira s brodarom. U slučaju da postoji opravdana sumnja u vjerodostojnost podataka koje je krcatelj priložio, u ispravu se unose klauzule u kojima zapovjednik broda navodi nedostatke na teretu i s klauzulama se ograđuje od krcateljevih navoda o stanju tereta. Klauzule se unose nakon ukrcaja tereta na brod i njegove provjere. Kada zapovjednik broda ne može definirati točne podatke o elementima tereta, u ispravama se može ograditi tako da uz krcateljeve navode navede *Shipper's figure* ili *shore figures*. [17]

Nakon izdavanja pomorske prijevozne isprave, zapovjednik broda je odgovoran za njeno održavanje i osiguravanje valjanosti tijekom plovidbe, što uključuje praćenje datuma isteka valjanosti i obnavljanje kada je to potrebno. Ovlasti zapovjednika broda u vezi s pomorskim prijevoznim ispravama mogu se razlikovati ovisno o državi i specifičnostima pomorske plovidbe.

7.1. POSTUPAK PRI IZDAVANJU POMORSKE PRIJEVOZNE ISPRAVE

Postupak izdavanja pomorske prijevozne isprave sastoji se od nekoliko ključnih koraka. Kako bi došlo do izdavanja pomorske prijevozne isprave zapovjednik broda treba primiti zahtjev krcatelja za izdavanje, što je korisno za zapovjednika broda jer će imati fizičku ispravu preko koje će moći utvrditi identitet osobe kojoj predaje teret, kao i odredište predaje. Zapovjednik broda ima odgovornost glede potpisivanja teretnice i polazi se od toga da je on jedini ovlašten za potpisivanje teretnice vlastoručno, u ime brodara. Ima pravo opunomoćiti i drugu osobu, no to treba učiniti pisanim putem. Kada je brod u zakupu, isprava se potpisuje u ime zakupoprimatelja. Umjesto zapovjednika broda pomorsku prijevoznu ispravu mogu potpisati brodarev ili naručitelj pomorski agent.

Pomorske prijevozne isprave imaju pravnu i ekonomsku funkciju te je bitno da su svi podaci ispravno priloženi. Zapovjednik broda ne smije, ni u kom slučaju, potpisati bilo kakvu prijevoznu ispravu koja u sebi sadržava bilo kakav netočan podatak. Također, nije dužan potpisati preuzimanje robe koja nije ukrcana ili koja ne odgovara opisu u pomorskoj prijevoznoj ispravi. U praksi dolazi do spornih situacija, a također postoje i situacije u kojima zapovjednik broda nije u mogućnosti stupiti u kontakt s brodarom i postupiti po njegovim uputama. U svim spornim situacijama zapovjednik broda mora se pridržavati određenih načela. Jedno od načela nalaže da podatci u ispravama moraju odgovarati časničkoj ispravi. Trebaju se unijeti podatci i opaske o vanjskom izgledu tereta, po potrebi nadopunjene od strane zapovjednika broda. S obzirom da podatke unosi krcatelj, zapovjednik broda dužan je provjeriti njihovu točnost. U slučaju krivo navedene luke ukrcaja ili datuma samog ukrcaja, zapovjedniku broda se predlaže odbijanje potpisivanja isprave te o tome mora obavijestiti brodara. Obavješćavanje brodara ili P.&I. kluba od strane zapovjednika broda nužno je u situacijama kada se odbije potpisivanje prijevozne isprave. [26]

Kada se pomorska prijevozna isprava izdaje na temelju čarter partije, zapovjednik broda ju potpisuje u ime brodara i u tom slučaju je isprava u svom uobičajenom obliku. Zapovjednik broda može, uz ovlaštenje brodara, potpisati i u ime naručitelja. Zapovjednik broda mora biti oprezan u sljedećim situacijama: kada je navedeno odredište izvan granica čarter partije, kada teretnica ne sadrži potrebne odredbe, kada teretnica netočno prikazuje vrstu, količinu i stanje tereta, kada je naveden netočan datum, te kada je navedeno da je teret smješten pod palubom, a zapravo se nalazi na palubi. [26] U svim prethodno navedenim slučajevima zapovjednik broda nije obvezan potpisati pomorsku prijevoznu ispravu. Ako dođe do jednostranog odbijanja potpisivanja teretnice, to može izazvati neželjene pravne posljedice koje nije jednostavno riješiti zbog zamršenih pravnih odnosa te se zbog toga savjetuje da se prije svakog odbijanja potpisivanja isprave zapovjednik broda konzultira s brodarom.

U svakoj pomorskoj prijevoznoj ispravi opisuje se teret te je zapovjednik broda dužan unijeti točne, nedvosmislene podatke. Ako se sumnja u točnost podataka koji su navedeni, onda se unose klauzule u kojima se ograđuje od navedenih podataka. Zapovjedniku broda se ne preporuča oslanjanje na već unaprijed otisnute klauzule koje su unesene nakon što je teret ukrcan. Kada zapovjedniku broda nisu točno poznati podaci o elementima tereta, ograđuje se na način da uz krcateljeve navode navede *Shipper's figure*, a

kada nije mogao provjeriti količinu ukrcanog tereta onda uz krcateljev navod dodaje *weight and quantity unknown*. [26] U situacijama gdje dolazi do velikih razlika u krcateljnim i brodskim podacima, zapovjednik broda mora odbiti potpisivanje, a ako je mala razlika unose se opaske.

U pomorskim prijevoznim ispravama potrebno je navesti točne i istinite podatke za vanjski izgled tereta i zapovjednikova se dužnost odnosi samo na utvrđivanje vanjskog izgleda tereta i utvrđuje ga običnim pregledom. Sve što se može definirati kao mana, primjerice oštećenje i onečišćenje tereta, treba zabilježiti. Ako se radi o većim oštećenjima, potrebno ih je fotografirati ili načiniti videosnimke koji će poslužiti kao dokaz o stanju tereta. [26]

7.2. JAMČEVNO PISMO

Kada se u teretnicu unese opaska, ona se više ne smatra čistom i unošenje primjedbi svakako utječe na njenu dokaznu vrijednost. S tim u vezi krcatelj postaje izložen teškoćama koje se odnose na pokušaj prijenosa teretnice na treću osobu. Zbog toga krcatelj želi izbjeći unošenje primjedbi u teretnicu. U praksi često dolazi do nagodbe gdje krcatelj i prijevoznik dolaze do kompromisnog rješenja. Krcatelj daje prijevozniku prijedlog da opaske ne budu unesene u teretnicu, a u zamjenu nudi jamčevno pismo. [28] Jamčevno se pismo ne smatra pravno valjanim ako se ne radi o sitnim neispravnostima za koje primatelj nema razloga uložiti prigovor.

Jamčevno pismo definira se kao isprava koju krcatelj predaje prijevozniku u zamjenu za čistu teretnicu. Obvezuje se da će prijevozniku isplatiti naknadu za sve eventualne štete koje bi se mogle pretrpjeti zbog izdavanja čiste teretnice i neunošenja opaski ako se ispostavi da teret, ili omot u kojem se on nalazi, nije bio u dobrom stanju za vrijeme ukrcaja tereta. Jamčevno se pismo ne smatra nagodbom između prijevoznika i krcatelja, nego se smatra uslugom koju prijevoznik čini krcatelju iako ona prijevozniku čini problem. [28] Ako zapovjednik broda prihvati ponudu te potpiše čistu teretnicu, tim postupkom dovodi brodarku u rizik. Ako se ne uspiju naplatiti svi potrebni iznosi koje krcatelj duguje na miran način, primatelj neće moći ni sudskim putem naplatiti sporni iznos jer se ovaj način jamstva ne

smatra valjanim. Radi ovakvih i sličnih razloga preporučeno je izbjegavanje jamčevnog pisma.

Zapovjednik broda nema ovlasti za samostalnu odluku o izdavanju jamčevnog pisma. Nju donosi brodar. Ako zapovjednik broda nije u mogućnosti obavijestiti brodara, najbolja opcija je odbijanje potpisivanja teretnice. Brodari zbog poslovnih, ali i praktičnih razloga prihvaćaju jamčevno pismo te zapovjednik broda potpisuje teretnicu kao čistu samo u slučaju kada dobije posebni nalog od brodara. [26]

Vrlo rijetko dolazi do sporova koji su vezani za jamčevna pisma. Krcatelji poštuju obveze koje preuzmu jamčevnim pismom te tako pridobivaju prijevoznikovo povjerenje za ponovnim izdavanjem. Jamčevna pisma trebalo bi izbjegavati zbog količine rizika koji nose sa sobom. Jamčevna pisma su korisna i potrebna, no nužno ih je koristiti vrlo oprezno i strogo ocjenjivati njihovu valjanost. Takva jamstva treba smatrati nužnim zlom, vodeći računa o zaštiti interesa trećih osoba kako se ne bi dopustilo da one budu žrtve zbog postupaka prijevoznika i krcatelja.

7.3. PREDAJA TERETA BEZ PREDOČENJA TERETNICE

Teret koji se prevozi na temelju teretnice može se predati isključivo uz predočenje teretnice. To pravilo nije moguće primijeniti u situacijama kada teret prispje u luku odredišta prije same teretnice. Kada se zapovjednik broda nađe u ovakvoj situaciji nije obvezan predati teret bez predočenja originalne teretnice. Prijevoznik se nalazi u vrlo nezahvalnoj i rizičnoj situaciji i nije poželjno predavati teret bez predočenja teretnice. No, postoje situacije u kojima prijevoznik preda teret te to čini na svoj rizik.

Neke od situacija u kojima prijevoznik postupa na taj način su kada je siguran u identitet primatelja te sebi dopušta rizik predaje tereta bez predočenja teretnice. Ako se taj postupak dokaže kao neispravan, prijevoznik sebe dovodi u rizik od gubitka prava na pozivanje isključenja odgovornosti na temelju konvencijskih ili zakonskih odredaba te također, gubi pravo na ograničenje odgovornosti. Ovakav postupak se u praksi ne preporuča. Druga situacija nalaže da se prijevoznik može djelomično osigurati na način da od osobe

koja zahtijeva predaju tereta zatraži naknadu za bilo kakvu štetu ili traži jamstvo za njezinu nadoknadu, samo u slučaju da osoba nije u mogućnosti predočiti teretnicu.

Kada se zapovjednik broda nađe u delikatnoj situaciji dužan je obavijestiti brodara ili P.&I. klub. Zapovjednik broda ne smije predati teret u zamjenu za jamčevno pismo bez brodareva dopuštenja. U slučaju da u vrijeme čekanja teretnice dođe do obveze plaćanja prekostojnica ta situacija ne opravdava predaju tereta bez predočenja teretnice. Također, zapovjednik je ovlašten teret predati na skladištenje u javno skladište u ime brodara sve dok se teretnica ne predoči. [26]

U suvremenoj praksi dolazi do pribavljanja posebnih jamstava od strane krcatelja i njegove banke koji se nazivaju odštetno pismo (engl. *Letter of Indemnity - LOI*). Važno je napomenuti da takva jamstva mora potvrditi P.&I. klub u koji je brod učlanjen.

8. ULOGA POMORSKIH PRIJEVOZNIH ISPRAVA U MEĐUNARODNOJ TRGOVINI

Pomorske prijevozne isprave u međunarodnoj trgovini imaju ključnu ulogu u nekoliko aspekata. Pomorske prijevozne isprave, bila to teretnica, pomorski teretni list ili neki drugi oblik vrijednosnog papira, predstavljaju potvrdu o posjedovanju tereta koji je od strane krcatelja predan prijevozniku na prijevoz. Pomorske prijevozne isprave smatraju se ključnim dokumentom za dokazivanje vlasništva nad teretom i u praksi se koriste kao osnova za plaćanje i preuzimanje tereta. U međunarodnoj trgovini realizira se kupnja i prodaja tereta, ponekad i tijekom samog prijevoza tereta. Svaki novi kupac mora imati prijevoznu ispravu jer s njom dokazuje vlasništvo.

Osim što služe kao dokaz o preuzimanju tereta, prijevozne isprave pružaju pravnu zaštitu za uključene stranke i pružaju financijsku sigurnost. Isprave se u međunarodnoj trgovini koriste i kao osnova za plaćanje. Bankarski akreditivi često u praksi zahtijevaju predaju određenih pomorskih dokumenata prije nego što se izvrši plaćanje te tako pružaju sigurnost i zaštitu interesa.

U međunarodnoj trgovini teret prolazi kroz više različitih carinskih postupaka te u njima pomorske isprave igraju ključnu ulogu. Isprave sadržavaju različite informacije kao što su: informacije o teretu, težini tereta, državi podrijetla, količini, vrijednosti i sve ostale podatke koje zahtijeva carinska procedura. Takvi podatci su ključni za carinsku deklaraciju i obradu tereta na uvozu ili izvozu iz određene države tranzita.

Također, pomorske prijevozne isprave pružaju transparentnost tijekom praćenja tereta kroz lanac opskrbe. Informacije sadržane u ispravama omogućuju svim sudionicima neometano praćenje tereta što se ističe kao ključno za upravljanje zalihama, planiranje daljnje proizvodnje i ispunjenje dogovorenih obveza s ugovorenim klijentima. Isprave se u praksi ne smatraju samo administrativnim dokumentom, nego ključnim alatom koji omogućuje siguran, transparentan i učinkovit prijevoz robe u međunarodnoj trgovini, pružajući zaštitu, sigurnost i olakšavanje poslovnih transakcija diljem svijeta.

9. ZAKLJUČAK

Pomorske prijevozne isprave sežu daleko u prošlost. Pojavile su se još u srednjem vijeku u obliku najobičnijih potvrda koje su izdavali brodski pisari, no nije moguće sa sigurnošću reći u kojem trenutku su se pojavile u praksi. Kroz stoljeća pomorske prijevozne isprave prolazile su kroz promjene u značenju, obliku, funkciji i karakteristikama. U početku oblik im je bio jednostavan te su dokazivale potvrdu o predaji tereta u svrhu njegovog prijevoza. Razvojem pomorske trgovine iz njih se postupno razvila teretnica koja je stoljećima bila nezamjenjiva i koja je još uvijek najvažnija prijevozna isprava. Budući da je uloga pomorskih prijevoza u svjetskoj trgovini vrlo važna, potrebna je pravna regulacija pomorskih prijevoznih isprava. Međunarodni pomorski odbor je prva međunarodna organizacija koja se počela baviti rješavanjem tog problema uvođenjem međunarodnih konvencija i protokola.

Teretnica se definira kao pomorska prijevozna isprava kojom brodar dokazuje ugovor o prijevozu stvari morem i potvrđuje primitak tereta radi prijevoza. Teretnica je po svom pravnom svojstvu prenosivi vrijednosni papir te ima veliko značenje u pomorskom prometu. Određena je nacionalnim zakonima, sudskim presudama, nacionalnim konvencijama i priznatom pomorskom praksom. Jedna od njenih najvažnijih uloga je ta da omogućuje imatelju teretnice raspolaganje s teretom kada on nije u njegovom fizičkom posjedu nego je predan na prijevoz. Za izvršavanje ove uloge teretnica mora biti prenosiva. Ne prenose se prava koja su sadržana u teretnici nego se prenosi vlasništvo nad teretom. Prema *Pomorskom zakoniku*, teretnica treba sadržavati podatke o identitetu broda, ime i prebivalište krcatelja i primatelja, luku odredišta, mjesto ili vrijeme kada će se odrediti, količinu tereta prema broju, količini ili masi, vrstu tereta, njegovo stanje, odredbe o vozarini te mjesto i dan ukrcaja tereta i izdavanja teretnice. Ukoliko teretnica ne sadrži obrazložene primjedbe zapovjednika broda glede stanja tereta ili ambalaže tada se može nazvati čistom teretnicom. Teretnica posjeduje mnoga svojstva no jedno od najvažnijih svojstava je njena uloga kao dokaznog dokumenta, to je neoboriv dokaz da je prijevoznik primio robu u stanju i količini navedenoj na teretnici.

Budući da se teretnica šalje odvojeno od tereta, to povećava troškove. Zbog toga se vremenom uveo pomorski teretni list koji predstavlja ispravu kojom se potvrđuje da je

sklopljen ugovor o prijevozu tereta. U početku je bio u opsegu svega jednog lista i sadržavao je osnovne podatke, no s vremenom je postao opsežniji. Pomorski teretni list nema svojstvo prenosivosti. On je samo dokaz o postanju ugovora o prijevozu i jednostavnija je isprava od teretnice. Njegova uloga se svodi samo na odnos prijevoznika i korisnika prijevoza. Pomorski teretni list nema svojstvo vrijednosnog papira što ga čini i jednostavnijim i sigurnijim za uporabu. Podatci koje pomorski teretni list mora sadržavati su: mjesto i datum izdavanja i preuzimanja stvari, ime krcatelja, mjesto iskrcaja, ime primatelja te opis tereta. Podatci iz teretnog lista nalažu tko su ugovorne strane, navode mjesto i datum sklapanja ugovora. Pomorski teretni list nije potrebno posjedovati da bi se preuzeo teret od prijevoznika.

Razvojem komunikacijskih i informacijskih tehnologija u pomorskom prijevozu događaju se značajne promjene. To dovodi do potrebe za prilagođavanjem pomorskih prijevoznih isprava novim načinima funkcioniranja u prometu. Zbog toga se postupno uvode elektroničke isprave koje obavljaju istu funkciju kao i papirnate kako kod preuzimanja robe, tako i u prijenosu vlasništva. Oblici elektroničkih pomorskih prijevoznih isprava su: elektronička teretnica, elektronički prijevozni zapis te elektronski teretni list. Elektronička teretnica obavlja istu funkciju kao i papirnata samo uz veću brzinu i jednostavnost, podatci se direktno unose u memoriju računala u kojoj se čuvaju u obliku računalnih zapisa. Elektronička teretnica sadrži *povjerljivi ključ* koji mora biti poseban i različit za svakog nositelja elektroničke teretnice. U slučaju da se želi prenijeti vlasništvo nad robom, brodar bi trebao prenijeti elektroničku teretnicu na krcatelja upravo koristeći povjerljivi ključ. Elektronički prijevozni zapis dokazuje primitak tereta od strane prijevoznika ili izvršitelja za potrebe izvršenja ugovora o prijevozu te dokazuje postojanje ugovora o prijevozu. On ima uključen elektronički potpis od strane prijevoznika ili ovlaštene osobe određene od strane prijevoznika te se imateljem smatra osoba kojoj je on izdan. Elektronički zapis dopušta prijenos prava no oni se moraju prenijeti u skladu s propisanom procedurom. Elektronski teretni list predstavlja teretni list koji se izdaje elektronskim sredstvima koja su odgovarajuća za naknadni pregled informacija, te posjeduje jednaku pravnu snagu kao i papirnati. On može biti izdan od strane prijevoznika, pošiljatelja ili bilo koje druge osobe koja je zainteresirana za ugovor. Osnovna prednost pomorskog teretnog lista je u brzini prijenosa podataka i u smanjenju troškova komunikacije. Također, prednost korištenja pomorskog teretnog lista je u otežavanju krivotvorenja.

Zapovjednik broda ima ključan značaj u osiguranju ispravnosti isprava i njihovoj predaji. Njegova uloga nije samo regulatorna već operativna i administrativna te zahtijeva visoku razinu stručnosti, odgovornosti i poštivanja pravila i propisa. Zapovjednik broda kao osoba koja je najbolje upoznata s uvjetima plovidbe ima ključnu ulogu u lancu međunarodne trgovine. Njegovo su znanje i iskustvo od primarne važnosti za osiguranje dostave tereta. Zapovjednik broda mora biti sposoban brzo donositi odluke i procjenjivati rizike.

Zaključno, pomorske isprave imaju ključnu ulogu u međunarodnoj trgovini tako što čine vitalnu infrastrukturu koja omogućuje gladak, siguran i efikasan prijevoz robe morem. Njihova se važnost proteže kroz različite aspekte međunarodne trgovine i pruža neophodnu zaštitu, sigurnost i transparentnost za sve sudionike pomorskog prijevoza, uključujući i ugovorne stranke. Pomorske prijevozne isprave su temelj međunarodne trgovine, bez njih bi međunarodna trgovina bila znatno otežana, a rizici i nesigurnost stranaka bi bila puno veća. Stoga pomorske prijevozne isprave ostaju i dalje neophodna karika, pružajući stabilnost i sigurnost u pomorskim prijevozima.

LITERATURA

- [1] Bolero International službena stranica: <https://www.bolero.net/careers/> (pristupljeno: 21. 3. 2024.)
- [2] Brajković, V.: *Pomorska enciklopedija*, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1972. – 1989.
- [3] Carić, S.; Trajković, M.; Grabovac, I.; Požar, D.; Jankovec, I.; Filipović, V.; Šulejić, P.; Stanković, P.: *Saobraćajno pravo*, Privredna štampa, Beograd, 1979.
- [4] Čičić, A.: *Ukrcaj, prijevoz i predaja tereta primatelju*, diplomski rad, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2023.
- [5] Ćesić, Z.: *CMI pravila za elektroničke teretnice i problemi u praktičnoj primjeni*, Pomorski zbornik, god. 38, br. 1, Rijeka, 2000., str. 105-125.
- [6] Ćesić, Z.: *Elektronička teretnica u teoriji i praksi*, Naše more, god. 48, br. 3-4, Dubrovnik, 2001., str. 117-129.
- [7] Ćorić, D.: *Što novo donosi Pomorski zakonik?*, Pomorski zbornik, god. 42, br. 1, Rijeka, 2004., str. 15-32.
- [8] Grabovac, I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split, 2005.
- [9] Hemnebić, S.: *Les Nations-Unes*, Reglementation des Transports Maritimes, god. 11, br. 22-26, Hambourg, 1971., str. 145-149.
- [10] Ivković, Đ.: *Hamburška pravila priručnik*, Piran 1994., Internet izdanje, 2003. (pristupljeno: 9. 3. 2024)
- [11] Ivošević, B.: *Odgovornost pomorskog brodarka*, Savremena administracija, Beograd, 1974.
- [12] Ivošević, B.: *Rotterdamska pravila – novi pokušaj međunarodnog uređenja odgovornosti za pomorski prijevoz stvari i s njime povezanih drugih grana transporta*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 52, br. 167, Zagreb, str. 105-148.
- [13] *Jedinstvena pravila i običaji za dokumentarne akreditive*, revizija iz 1993.
- [14] *Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila) iz 2009.* <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> (pristupljeno: 9. 3. 2024)

- [15] *Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (Hamburška pravila) iz 1978.* <http://www.admiraltylawguide.com/conven/hamburgrules1978.html> (pristupljeno: 9. 3. 2024.)
- [16] Konjhodžić, H.: *Priroda i značajke teretnice u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske*, Naše more, god. 44, br. 5-6, Dubrovnik, 1977., str. 261-265.
- [17] Kraljević, M.: *Pomorsko pravo za kapetanski ispit*, skripta, Batam, 2015.
- [18] Kumpan, A.; Marin, J.: *Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 48, br. 163, Zagreb, 2009., str. 57-83.
- [19] Marković, Z.: *Teretnica sa osvrtom na elektronsku teretnicu*, specijalistički rad, Fakultet za mediteranske poslovne studije Tivat, Tivat, 2016.
- [20] Matas, I.: *Prijevozne isprave u suvremenom pomorskom prometu*, magistarski rad, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2012.
- [21] Matulj, G. J.: *Odgovornost prijevoznika prema konvenciji o prijevozu stvari morem*, diplomski rad, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2013.
- [22] Maybrough, P.: *Uniformity or Unilateralism in the Law of Carriage of goods by Sea*, University of Wellington Law Review, god. 31, br. 2, Victoria, 2000., str. 355-383.
- [23] *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haaška pravila) iz 1924.* https://intranet.pravo.hr/download/repository/Haska_pravila_1924_s_Protokolima_iz_1968_i_1979.%5B9%5D.pdf (pristupljeno: 9. 3. 2024.)
- [24] Mohorović, P.: *Što je brodska teretnica?*, Naše more, god. 4, br. 6, Dubrovnik, 1957., str. 354-356.
- [25] Orsulić, I.; Bulum, B.: *Neki problemi vezani uz uređenje elektroničkih prijevoznih isprava i poticanje elektroničke trgovine u Rotterdamskim pravilima*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 50., br. 165, Zagreb, 2011., str. 165-193.
- [26] Pavić, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2016.
- [27] Pavić, D.: *Teretnica kao priznanica brodara o preuzimanju tereta*, Naše more, Zagreb, god. 31, br. 6, Dubrovnik, 1984., str. 293-298.
- [28] Pejković, Č.; Ivošević, B. V.: *Pomorsko pravo (uporednopravna studija)*, Pravni fakultet Union, Beograd, 2019.
- [29] Pejković, Č.: *Prijevozne isprave u pomorskoj plovidbi*, Pravo i privreda, god. 34. br. 9-10, Cetinje, 1992., str. 55-64.
- [30] *Pomorski zakonik*, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 14/19.

- [31] *Protokol iz 1968. godine o izmjeni međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine, Haaško- Visbyjska pravila, iz 1968.* <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/haguevisbyrules.htm> (pristupljeno: 9. 3. 2024.)
- [32] Schelin, J.; Zunarelli, S.; von Ziegler, A.: *The Rotterdam Rules 2008*, Kluwe Law International, The Netherlands, 2010.
- [33] Skorupan Wolff, V.: *Polje primjene roterdamskih pravila – unimodalni i multimodalni aspekti*, Pomorsko poredbeno pravo, god. 52, br. 167, Zagreb, 2013., str. 37-79.
- [34] Službena stranica Vlade Republike Hrvatske, Ured za zakonodavstvo: <https://zakonodavstvo.gov.hr/o-uredu/9> (pristupljeno: 11. 3. 2024.)
- [35] Šiklič, Ž.: *Teretnica i dokumentarni akreditiv*, magistarski rad, Pravni fakultet u Splitu, Split, 1992.
- [36] Vranić, K.: *Odgovornost prijevoznika za štete na teretu*, završni rad, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2022.
- [37] Zubec, A.: *Postupci elektroničke obrade i prijenosa prijevoznih isprava*, diplomski rad, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016.