

TERETNI LIST U KOPNENOM, POMORSKOM I ZRAČNOM PRIJEVOZU

Doc.dr.sc. ANA KUMPAN
Pravni fakultet, Univerzitet "Union"
Goce Delčeva 36, 11070 Novi Beograd,
Prof.dr.sc. JASENKO MARIN
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu
Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb
E-mail:jasenko.marin@pravo.hr

UDK 347.745: 656.1/7
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 24. 5.2009.
Prihvaćeno za tisak: 17.6.2009.

U radu je predstavljen institut teretnog lista u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu, kako ga uređuju međunarodne konvencije, zakoni Republike Hrvatske i Republike Srbije te drugi izvori transportnog prava. Poslije uvodnih napomena, u kojima je određen pojam teretnog lista, njegove vrste i osnovne funkcije, autori analiziraju pitanja izdavanja (broj primjeraka i pretpostavke valjanosti), sadržaja (obvezni podaci, ostali podaci i primjedbe) i oblika teretnog lista (papirni i elektronski). Slijedi prikaz uređenja instituta teretnog lista u pravu EU. Posebna pažnja posvećena je Dodatnom protokolu na CMR konvenciju (eCMR), odnosno elektronskom teretnom listu. Cilj rada je da se na jednom mjestu, precizno i jasno, ukaže na sličnosti i razlike u rješenjima pozitivnih propisa u ovoj materiji.

Ključne riječi: teretni list, prijevoz robe, eCMR, JP CIM, CMNI, Montrealska konvencija, Varšavska konvencija, Jedinствена pravila CMI o pomorskom teretnom listu.

1. UVODNE NAPOMENE

Teretni list je isprava kojom se potvrđuje da je zaključen ugovor o prijevozu robe, odnosno tereta. Koristi se u svim granama prijevoza - kopnenom, pomorskom, zračnom i mješovitom (multimodalnom) prijevozu.¹ U početku je teretni list imao samo nekoliko osnovnih podataka i nije prelazio obim od jednog lista papira.²

1 Kopneni prijevoz (transport terrestre - fra, inland transport - en.) je izraz kojim se obuhvaća prijevoz željeznicom, cestom i unutarnjim plovnim putovima. Na prvi pogled, može se učiniti čudnim da se unutarnja plovidba svrsta zajedno sa željezničkim i cestovnim prijevozom. Ali, imajući u vidu da se unutarnja plovidba odvija unutar jednog kontinenta, da su rizici i režimi pravnog uređenja bliži prethodno navedenim prijevozima nego pomorskom ili zračnom, ovakvo shvaćanje može se braniti. v: L.CARTOU *et alia*, *L'Union européenne*, Dalloz, Paris 2000, 341.

2 Teretni list je prvi put upotrijebljen 1749. Bilo je to pismo pošiljatelja, na latinskom jeziku, koje je prijevoznik trebao uručiti primatelju zajedno s robom. Pratio je robu koju je trebalo prevesti Ciriškim jezerom. S. CARIĆ *et alia*, *Saobraćajno pravo*, Suvremena Administracija, Beograd 2000., 258.

Vremenom, broj informacija koje je trebalo unijeti se povećavao, pa je i dokument postajao opsežniji. Danas nije rijetkost da se teretni list sastoji iz više listova, na njima su "načičkani" podaci, često precrtavani, ispravljani, tako da je i profesionalcima komplicirano da ga pročitaju. Neki smatraju da je upravo zbog toga potrebno što prije pribjeći elektronskom dokumentu, odn. elektronskom teretnom listu.

Određene razlike u pogledu odredaba kojima se uređuje materija teretnog lista moguće je primijetiti u zavisnosti od toga o kojem se obliku prijevoza radi. U ovom članku se, poslije uvodnih napomena u kojima su u najkraćim crtama izloženi pojam, vrste i dokazna snaga teretnog lista, komparativno analizirajuju pitanja od ključnog značaja kao što su izdavanje (broj primjeraka i valjanost), sadržaj (obvezna i poželjna), forma (papirna i elektronska), kao i kako je ova materija uređena u EU. Podrobnije je prikazano rješenje Konvencije o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR Konvencija), a usporedno s njime i rješenja konvencija odnosno protokola iz ostalih grana prijevoza, dakle Jedinstvenih pravila za ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (JP CIM), Konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima (CMNI Konvencija), Konvencije za izjednačenje nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, iz 1929., (Varšavska konvencija,), Konvencije za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu iz 1999. (Montrealska konvencija).³

Ne postoji međunarodna konvencija ili protokol na snazi koji detaljnije uređuje pitanje pomorskog teretnog lista.⁴ Tek Konvencija UN o prijevozu robe morem iz 1978., tzv. Hamburška pravila u čl. 18. uređuju pitanje isprava različitih od teretnice (primjerice teretnog lista) određujući da je takva isprava predmnijeva do protudokaza da je zaključen ugovor o prijevozu morem i da je prijevoznik preuzeo robu kako je u njoj opisana. Međutim, Hamburška pravila ne obvezuju ni Hrvatsku

3 Pod Varšavskom konvencijom u svrhe ovog rada podrazumijevaju se, pored same Varšavske konvencije, i sljedeći međunarodni ugovori koji su dio tzv. Varšavskog sustava, a koji obvezuju i Srbiju i Hrvatsku: Haaški protokol iz 1955., Gvadalaharska konvencija iz 1961. te Dodatni protokoli br. 1, 2. i 4. Montrealska konvencija iz 1999. obvezuje Hrvatsku (*Narodne novine - dodatak Međunarodni ugovori br. 9/07.*) kao i Srbiju, (postupak ratifikacije okončan usvajanjem Zakona o potvrđivanju Konvencije o objedinjavanju izvjesnih pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem 13.05.2009. godine, koji je, zajedno s tekstom Konvencije, objavljen u Službenom Glasniku br. 38/09). Montrealska konvencija iz 1999. ima prednost u primjeni u odnosu na instrumente tzv. Varšavskog sustava, ali samo u pogledu međunarodnog prijevoza između država koje su stranke i Montrealske konvencije i Varšavskog sustava, kao i međunarodnog prijevoza na području svake pojedine države stranke Montrealske konvencije (primjerice, Montrealska konvencija obvezno se primjenjuje u slučaju kada je polazište i odredište unutar jedne države ugovornice Montrealske konvencije ali postoji zaustavno mjesto unutar područja druge države, bez obzira je li ta druga država stranka Montrealske konvencije, arg. iz čl. 55. u vezi sa čl. 1., st. 1. i 2. Montrealske konvencije).

4 U teoriji je zastupljeno stajalište da se pomorski teretni list, doduše neizravno, uređuje u čl. 6. Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, iz 1924., s kasnijim protokolima iz 1968. i 1979. (tzv. Haško-Visbyjska pravila), koji obvezuju i Hrvatsku i Srbiju. Detaljnije: Đorđe Ivković, Pomorski tovarni list, *Usporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, br. 1-4, Vol. 36, (1994), (141-144), str. 125.-132.

ni Srbiju. Među ostalim izvorima prava relevantnim za pomorski teretni list svakako valja izdvojiti Jedinствена pravila CMI-ja za pomorski teretni list, prihvaćena na XXXIV Međunarodnoj konferenciji CMI u Parizu 1990.⁵ Ova Jedinствена pravila imaju jak utjecaj na kreiranje i ulogu teretnog lista u pomorskom prijevozu stvari, ali i šire jer se mogu primjenjivati i kada se prijevoz obavlja tek djelomično morem, dakle i u slučaju kada se radi o mješovitom (multimodalnom) prijevozu koji uključuje pomorski prijevoz. Općenito, ta se Jedinствена pravila primjenjuju kad stranke to predvide ugovorom o prijevozu kod kojeg nije izdana teretnica ili slična isprava o naslovu, bez obzira je li ugovor sačinjen u pisanom obliku ili ne. Odredbe primjenjivih međunarodnih konvencija i prisilne odredbe nacionalnog prava imaju prednost u odnosu na odredbe Jedinствениh pravila CMI-ja.

Slična je situacija i u pogledu mješovitog (multimodalnog) prijevoza. U praksi toga prijevoza ugovorne strane se često pozivaju na Pravila UNCTAD/ICC za isprave o multimodalnom prijevozu. Prema čl.2.8. tih Pravila, isprava o multimodalnom prijevozu može biti i teretni list.⁶ U radu će se, između ostalog, odgovoriti na pitanje jesu li i u kojoj mjeri relevantni zakonski propisi Hrvatske i Srbije usklađeni sa spomenutim međunarodnim ugovorima i drugim izvorima transportnog prava.⁷ Posebna pažnja posvetit će se elektronskom teretnom listu.

- 5 U ovom tekstu korišten je stručni prijevod tih Jedinствениh pravila autorice D. Čorić objavljen u: *Uparedno pomorsko pravo- Comparative Maritime Law*, broj 1-2 (129-130), Zagreb 1991., str. 75-79.
- 6 Za potrebe ovog rada korišten je stručni prijevod tih Pravila autorice V. Polić objavljen u: *Uparedno pomorsko pravo*, v. 33. (3-4), (1991), str. 301-324.
- 7 Ovakav redoslijed izlaganja nametnut je činjenicom da unifikacija u ovoj oblasti ide upravo obrnutim smjerom – od međunarodnog, ka unutarnjem pravu. Za međunarodne ugovore, v.: Uredba o ratifikaciji Konvencije o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR Konvencija), *Sl. List FNRJ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi*, br. 11/58. Hrvatska i Srbija stranke su CMR Konvencije. Za prijevoz robe željeznicom: Zakon o potvrđivanju protokola od 3. juna 1999. godine o izmjenama konvencije o međunarodnim željezničkim prijevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (Protokol iz 1999.) i Konvencije o međunarodnim željezničkim prijevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmjenama od 3. juna 1999. godine – Jedinствена pravila za ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (JP CIM – Dodatak B Konvencije), *Sl. Glasnik RS*, 102/07 (u pogledu Srbije); Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (Protokol 1999.) i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine s pripadajućim dodacima, *Narodne novine - dodatak Međunarodni ugovori*, br. 12/00 (u pogledu Hrvatske). V: A. Đorić, “Međunarodni prevoz robe prema Jednoobraznim pravilima CIM 1999 i naše pravo”, *Pravni informator*, br. 4 (2007), 30-36. Konvencija o ugovoru o međunarodnom prevozu robe unutrašnjim plovnim putovima (CMNI Konvencija) *Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation interieure (CMNI)*, <http://www.unece.org/trans/main/sc3/cmniconf/cmni.pdf>, stranica posjećena 28. studenog 2008. U pogledu Republike Hrvatske, CMNI je objavljen u: *Narodne novine - dodatak Međunarodni ugovori* 10/04. V: S. Hubner, “La convention de Budapest relative au transport de marchandises en navigation interieure”, *Le Droit maritime francais*, br. 609, 972-984; A. Đorić, “Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe u unutarnjoj plovidbi: CMNI konvencija”, *Pravo i privreda*, 2002., vol. 39,

2. POJAM I OSNOVNA OBILJEŽJA TEREETNOG LISTA

Teretni list (en. consignment note, waybill; fr. la lettre de voiture; njem. der Frachtbrief; šp. la carta de porte; it. lettera di trasporto) je, općenito, isprava kojom se potvrđuje da je zaključen ugovor o prijevozu.⁸ Teretni list ne predstavlja ugovor o prijevozu tako da u slučaju da on nije izdan, postojanje ugovora može se (i mora) dokazivati drugim sredstvima. Kada je izdan, teretni list je dokaz ne samo o postojanju nego i o sadržaju ugovora o prijevozu.⁹ Međutim, nepostojanje, nevaljanost ili gubitak teretnog lista ne utječe na valjanost samog ugovora o prijevozu.

Izuzetak od toga pravila nalazimo u odredbama čl. 27., st. 2. i 3. hrvatskog Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, odnosno u odredbi čl. 31., st. 2. srbijanskog Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom saobraćaju kojima je određeno da je ugovor o prijevozu sklopljen kada prijevoznik primi na prijevoz stvar s teretnim listom, a taj primitak potvrđuje se stavljanjem žiga s datumom otpremnog kolodvora na teretni list. Dakle, prema tom propisu, ugovor o prijevozu robe željeznicom je realan i strogo formalan ugovor budući da je za perfekciju ugovora potrebno da prijevoznik primi ne samo teret nego i teretni list.

br. 1-4, 181-192; A. Pavlović, "Isključenje ugovorne odgovornosti prijevoznika u unutarnjoj plovidbi", *Pravo i privreda*, 2003., vol. 40, br. 1-4, 141-161. Ivo Grabovac, *Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi u Hrvatskoj - de lege lata i de lege ferenda*, Književni krug, Split, 2007., Dorotea Čorić, Sandra Debeljak-Rukavina, *Odgovornost prijevoznika za štete na robu u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarnjim plovnim putovima*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, Vol. 28, No. 2, 2007., str. 1139.-1183. Što se tiče zračnog prijevoza, u pogledu Hrvatske, Montrealska konvencija iz 1999. objavljena je u: *Narodne novine* - dodatak Međunarodni ugovori, 1/08, a u Srbiji u: *Sl. Glasnik RS br. 38/09*. U pogledu zakonskih propisa u Republici Srbiji za temu ovog rada relevantni su: Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju - ZUPDS, *Sl. List SRJ*, br. 26/95, Zakon o ugovorima o prevozu u željezničkom saobraćaju - ZUPŽS, *Sl. List SRJ*, br. 26/95, Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi - ZPUP, *Sl. List SRJ*, br. 12/98, 44/99 i 73/2000, *Sl. Glasnik RS*, br. 101/2005 - SDR. zakon i 85/2005 - SDR. zakon, Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju - ZOOOSPOVS, *Sl. List SRJ*, br. 12/98 i 15/98 i *Sl. List SCG 1/2003 - Ustavna povelja*. U pogledu zakonskih propisa u Republici Hrvatskoj primjenjuju se Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, *Narodne novine* 87/96, Pomorski zakonik, *Narodne novine* 181/04, 76/07, 146/08, Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, *Narodne novine* 132/98, 63/08, Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, *Narodne novine* 109/07, 132/07. U pogledu ugovora o cestovnom prijevozu robe u Republici Hrvatskoj ne postoji posebni zakonski propis, pa se primjenjuje Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine* 35/05, 41/08, i to članci 661.-698., koji uređuju ugovor o prijevozu općenito, što se ne može smatrati odgovarajućim rješenjem.

- 8 I u hrvatskim kao i u srbijanskim propisima i stručnoj literaturi, uz izraz "teretni list" koristi se i izraz "tovarni list". Radi se o sinonimima, a u ovom će se radu koristiti izraz "teretni list".
- 9 Prema članku 514., st. 1. hrvatskog Pomorskog zakonika, izdavanje teretnog lista predmnijeva je o sklopljenom ugovoru o prijevozu. Kako je izričito navedeno u čl. 515., st. 3. navedenog propisa, nepostojanje, neispravnost ili gubitak teretnog lista ne utječe na valjanost ugovora o prijevozu

Bez teretnog lista nema sklapanja ugovora kao ni mogućnosti potvrde primitka tereta u nacionalnom željezničkom prijevozu Hrvatske i Srbije.¹⁰

Teretni list je, u pravilu, neprenosiv. Teretni list ne predstavlja robu.¹¹ Za razliku od teretnog lista, teretnica (konosman) je vrijednosni papir, prenosiva je i predstavlja robu.¹² Druge prijevozne isprave kao što su potvrda o prijemu, račun za kupljenu robu i slično, nemaju osobine teretnog lista i s njime se ne mogu poistovjećivati.

Važnost posjedovanja teretnog lista dolazi do izražaja naročito u trenutku kada je, iz bilo kojih razloga, potrebno izmjeniti ugovor o prijevozu. Imalac prava može raspolagati pošiljkom samo ako posjeduje izvorni primjerak teretnog lista.¹³ Teretnim listom se dokazuje identitet imatelja prava. Sve izmjene ugovora o prijevozu unose se u teretni list.¹⁴ Posjedovanje teretnog lista značajno povećava pravnu sigurnost.

3. VRSTE TERETNOG LISTA

Postoji nekoliko vrsta teretnog lista, ovisno o vrsti prijevoza, odnosno mogućnosti raspolaganja pošiljkom za vrijeme prijevoza. Uz “uobičajene” vrste teretnih listove koje bismo, uopćeno, mogli nazvati cestovnim, željezničkim, zračnim, pomorskim, multimodalnim odnosno teretnim listom unutarnje plovidbe, izdvojiti ćemo još neke zasebne vrste teretnog lista.

-
- 10 To je rješenje hrvatskog nacionalnog propisa zastarjelo i zasnovano na rješenjima COTIF-a iz 1980., dok COTIF iz 1999., kojega su stranke i Srbija i Hrvatska, uređuje ugovor o prijevozu robe željeznicom kao neformalan i konsenzualan ugovor. Prema tome, potrebno je što brže izmijeniti navedene zakonske odredbe kako bi se otklonila ova nelogičnost i nesuglasje s međunarodnim izvorima prava.
 - 11 CA Paris, 9. travanj 1987., *Bulletin des transports* 1987., 454. Uloga teretnog lista u pravilu je važna samo u pogledu odnosa između prijevoznika i korisnika prijevoza. Ipak, u poslovnoj trgovačkoj praksi teretni list se primjenjuje i u sustavu financiranja međunarodne trgovine. Nova verzija Jedinstvenih pravila i običaja za dokumentarne akreditive određuju da će pomorski teretni list (neprenosivi) biti prihvatljiv za banke ako ga je izdao prijevoznik a potpisali prijevoznik i zapovjednik broda, te ako iz isprave proizlazi da je roba ukrcana na brod naveden u ispravi, podrobnije: Drago Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006., str. 204. i 207.
 - 12 Prednost teretnog lista u odnosu na teretnicu je pojednostavljenje i ubrzanje postupka preuzimanja tereta. Naime, primatelj tereta pri prijevozu kod kojeg je izdan teretni list ne mora prilikom preuzimanja tereta predložiti original isprave i time se formalno legitimirati, kao što je to slučaj kod teretnice. Dovoljno je da primatelj dokaže svoj identitet u odredišnoj luci i zapovjednik je dužan predati mu teret. Time se otklanja problem nemogućnosti preuzimanja tereta u odredišnoj luci zbog zakašnjele prijevozne dokumentacije (taj se problem javlja kada brod s teretom stigne u odredišnu luku prije nego što je primatelju pristigla teretnica kojom se legitimira kao ovlašteni primatelj).
 - 13 Prijevoznik može odbiti izvršiti izmjene ugovora o prijevozu ako imatelj prava nije u stanju dokazati svoj identitet.
 - 14 Izmjene ne treba poistovjećivati s primjedbama (rezervama, ogradama) ili drugim navodima kao što su npr. deklaracija vrijednosti pošiljke ili specijalnog interesa za isporuku.

Tako direktni (izravni) teretni list prati pošiljku od mjesta preuzimanja, do mjesta isporuke. Direktni teretni list se izdaje u međunarodnom prijevozu robe, kada je prijevoz potrebno obaviti s više vozila jednog prijevoznika, ili vozilima više prijevoznika koji se smjenjuju jedan za drugim, u slučaju uzastopnih prijevoza. Kod uzastopnih prijevoza se, po pravilu, izdaje direktni teretni list, pošto isprava mora prelaziti iz ruke jednog u ruke drugog prijevoznika. Ako ne bi postojalo takvo rješenje, ne bi moglo ni doći do uzastopnog prijevoza pod okriljem istog ugovora o prijevozu.

Prenosivi teretni list je teretni list koji predstavlja robu, te se u tom pogledu umnogome približava jednoj od važnih funkcija teretnice. Prije tridesetak godina je doktrina predviđala da će prenosivi teretni list postati pravilo i u kopnenom prijevozu.¹⁵ To se nije dogodilo. Da bi došlo do izdavanja prenosivog teretnog lista potrebno je da se ugovorne strane o tome slože, tj. da je to moguće po određenim propisima. Prenosivi teretni list je izuzetak. Međunarodni dokumenti ne poznaju prenosivi teretni list.¹⁶ Odgovarajuće odredbe o tome sadrže neki nacionalni zakoni o ugovorima o prijevozu robe cestom, željeznicom i zrakom.¹⁷ U unutarnjnjoj plovidbi su poznati teretni list i teretnica, tako da nema ni prijeke potrebe da se izričito propisuje postojanje prenosivog teretnog lista.¹⁸

Ovisno o tome je li prijevoznik u teretni list unio obrazloženu primjedbu (primjedbu, marginalnu klauzulu) u pogledu tereta, teretni list, slično kao i teretnica, može biti bez primjedbi (tzv. "čisti" teretni list) ili teretni list s primjedbama (rezervama).

15 S. CARIĆ, M. TRAJKOVIĆ, "O preobražaju prijevoznih isprava u hartije od vrednosti", *Razmatranja o pravnom regulisanju saobraćaja, Zbornik radova*, Beograd 1976., 38-48. Vrijeme je pokazalo da se ovo nije dogodilo u praksi, a vjerojatan razlog tome je povećana odgovornost prijevoznika u slučaju da je umjesto teretnog lista izdana teretnica, što su i sami autori navedenog teksta primijetili.

16 CMR se ne bavi pitanjem prenosivosti teretnog lista. Općeprihvaćeno stajalište teorije jest da teretni list izdan prema CMR nije vrijednosni papir, već neprenosivi dokument koji se izdaje radi zadovoljavanja drugih funkcija u prometu. Međutim, nema zapreke da teretni list u međunarodnom prijevozu dobije značajke vrijednosnog papira, uključujući i prenosivost, ako stranke tako ugovore. Naime, baš zbog toga što CMR o tome nema odredaba, primjenjuju se odredbe mjero-davnog nacionalnog prava. Podrobnije: Nikoleta Radionov, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu*, doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, 2002., str. 178.

17 Prenosivi teretni list, čl. 62.-65. srbijanskog ZUPDS; 3. Prenosivi teretni list, čl. 39.-40. srbijanskog ZUPŽS, Prenosivi teretni list, čl. 58.-61. srbijanskog ZOOOSPOVS. Hrvatski Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu uređuje prenosivi teretni (tovarni) list u člancima 42.-45. U članku 31., st. 2. hrvatskog Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu propisano je da teretni list može sadržavati i odredbe "po naredbi" kada se prenosi indosamentom, odnosno da može glasiti na donositelja, kada se prenosi predajom.

18 Prijevozne isprave, čl. 535.-553. – teretnica, čl. 554.-560. – teretni list, srbijanskog ZPUP.

4. DOKAZNA SNAGA TERETNOG LISTA

Iz definicije teretnog lista proizlazi da je on osnovni dokaz o zaključenju ugovora o prijevozu.¹⁹ Istovremeno, on služi i kao dokaz o vanjskom stanju robe preuzete na prijevoz.

Po podacima iz teretnog lista se može zaključiti tko su ugovorne strane, kada i gdje su se one sporazumijele kao i o svim drugim detaljima ugovora. Njime se mogu precizirati međusobni odnosi ugovornih strana u konkretnom slučaju. Pošiljatelj može prebaciti plaćanje prijevoznih troškova na primatelja ili prenijeti pravo raspolaganja pošiljkom primatelju, prije nego što je on na to inače ovlašten.²⁰ Isto tako, moguće je unijeti “deklaraciju vrijednosti” pošiljke ili “roka isporuke” u nekom određenom vremenu.

Teretni list stvara oborivu pretpostavku u pogledu sadržine ugovora.²¹ Navodi sadržani u teretnom listu smatrat će se točnim, dok se ne dokaže suprotno. Propisi relevantni za pojedine grane prijevoza o tome imaju eksplicitne odredbe.

U pogledu cestovnog prijevoza, čl. 9. CMR Konvencije izričito određuje da teretni list predstavlja *prima facie* dokaz o tome da je ugovor sklopljen, o uvjetima ugovora te o primitku robe od strane prijevoznika. Ako prijevoznik nije unio primjedbe (rezerve) u teretni list, predmnjeva se, dok se ne dokaže suprotno, da su roba i ambalaža bili u dobrom vanjskom stanju u trenutku kada ih je prijevoznik preuzeo te da brojevi koleta, oznake i brojevi na njima odgovaraju navodima u teretnome listu.

U željezničkom prijevozu dokazna snaga teretnog lista u pogledu podataka o robi ovisi o tome je li robu ukrcao prijevoznik ili pošiljatelj. Ako je prijevoznik izvršio ukrcaj, tada će teretni list biti *prima facie* dokaz o stanju robe i njezinoj ambalaži iskazanoj u teretnom listu ili, u nedostatku tih naznaka, o njezinom dobrom vanjskom stanju u trenutku kada je preuzeta od strane prijevoznika, kao i o točnosti podataka o broju paketa, njihovim oznakama i brojevima te bruto masi robe ili njezinoj drukčije izračenoj količini. Ako je ukrcaj izvršio pošiljatelj, tada će

19 Prema članku 27., st. 4. hrvatskog Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, sam teretni list nije dokaz da je ugovor sklopljen nego taj učinak ima potvrda primitka na teretnom listu, *supra*, bilj. 10. Prema čl. 41. hrvatskog Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, predajom trećeg primjerka teretnog lista pošiljatelju pretpostavlja se da je sklopljen ugovor o prijevozu i da je stvar predana na prijevoz uz uvjete koji su navedeni u teretnom listu.

20 *Infra*, t. 5.1.

21 Cour de cassation, Ch. Com, 1.12.1992. Sté SOCOTRONS c/ Sté SOCOPA International, *Bulletin des Transports* 1992, 790. CMR i JP CIM 99 uređuju teretni list kao ispravu koja ima oborivu dokaznu snagu u pogledu svih činjenica vezanih za sklapanje i sadržaj ugovora te primitak robe na prijevoz. Podrobnije: Nikoleta Radionov, *op.cit.* bilj. 16, str. 37.-39.

teretni list biti *prima facie* dokaz o spomenutim podacima samo kada je prijevoznik pregledao robu i zabilježio rezultat svoga pregleda u teretnome listu.²²

U pomorskom prijevozu teretni list je, kao i kod drugih grana prijevoza, predmnjeva o sklopljenom ugovoru o prijevozu. Između krcatelja i prijevoznika teretni list je *prima facie* dokaz o primitku stvari kao što je u teretnom listu navedeno, dok u odnosima između primatelja u dobroj vjeri i prijevoznika, teretni list predstavlja potpuni dokaz (*conclusive evidence*) o primitku stvari na prijevoz kao što je u teretnom listu navedeno.²³

U zračnom prijevozu teretni list, dok se ne dokaže suprotno, predstavlja dokaz o sklopljenom ugovoru, primitku tereta na prijevoz i uvjetima prijevoza.²⁴ Podaci u teretnom listu koji se odnose na težinu, dimenzije, pakiranje te broj koleta također predstavljaju oborivu predmnjevu o tim činjenicama. Međutim, podaci o količini, obujmu i stanju tereta iz teretnog lista predstavljaju dokaz protiv prijevoznika samo ako je prijevoznik provjeru tih činjenica izvršio u prisutnosti pošiljatelja te to unio u teretni list, ili ako se radi o navodima koji se odnose na vanjski izgled robe.²⁵

I u unutarnjoj plovidbi teretni list je *prima facie* dokaz, dok se ne dokaže suprotno, o zaključenju ugovora i o sadržaju ugovora o prijevozu i obvezi preuzimanja brige o robi od strane prijevoznika. Posebice ona predstavlja osnovu za pretpostavku da je roba preuzeta na prijevoz kako je opisana u teretnom listu.²⁶ Općenito, može se reći da teretni list potvrđuje da je roba preuzeta u određenom trenutku i u određenom (vanjskom) stanju.²⁷ Teretni list, isto tako, dokazuje od kojeg i do kojeg trenutka je roba bila kod prijevoznika, zatim tko je platio troškove i da li je primatelj ovlašten raspolagati robom za vrijeme prijevoza, dajući instrukcije prijevozniku.²⁸

22 Čl. 12. JP CIM. Spomenuti pregled je obveza prijevoznika ako to od njega zatraži pošiljatelj i ako ima odgovarajuća sredstva da to provede. Troškove pregleda tada snosi pošiljatelj, čl. 11., st. 3. JM CIM.

23 Čl. 514. hrvatskog Pomorskog zakonika. U prilog toj tezi, v. Drago Pavić, *op.cit.*, bilj. 11, str. 205. Navedene odredbe sačinjene su po uzoru na čl. 5. Jedinstvenih pravila CMI-ja za pomorski teretni list uz opasku da, nažalost, hrvatski propis izrijekom ne određuje da teretni list predstavlja potpuni dokaz u odnosima između prijevoznika i primatelja koji je bio u dobroj vjeri (naglasili autori). Detaljnije: *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 20th edition, London, 1996, p. 38-39. Sličan dokazni učinak ima i teretni list u multimodalnom prijevozu, arg. iz čl. 3. Pravila UNCTAD/ICC za isprave multimodalnog prijevoza.

24 Prema srbijanskom ZOOOSPOVS, smatra se da je ugovor zaključen kada je predajom trećeg primjerka teretnog lista pošiljaocu zaključen ugovor o prijevozu i da je stvar primljena na prijevoz pod uvjetima koji su u teretnom listu navedeni – čl. 54.

25 Čl. 11., st. 1. i 2. Varšavske konvencije, čl. 11. Montrealske konvencije, čl. 41., st. 1. i 2. hrvatskog Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, član 54., st. 3) srbijanskog ZOOOSPOVS.

26 Čl. 11., st. 4. CMNI.

27 Čl. 9., st.1 CMR Konvencije; čl. 12., st. 1. JP CIM, čl. 11., st. 3. CMNI.

28 B.MERCADAL, *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, Pariz 1996, 354.

Teretni list je jedini dokaz za vanjsko stanje robe. On se ne može koristiti kao dokaz za skrivene nedostatke.²⁹

Moguće je da na teretnom listu budu naznačena i određena upozorenja, u slučaju da je roba specifična, te predstavlja određenu opasnost za okolinu.³⁰

4.1. Primjedbe (rezerve, ograde)

Prijevoznik provjerava pošiljku prilikom primitka na prijevoz. On provjerava navode o količini i stanju tereta koji su u teretnom listu, odnosno navode koje bi trebalo unijeti u teretni list. U slučaju da prijevoznik opravdano sumnja u podatke o teretu koje mu prezentira krcatelj, odnosno pošiljatelj, on ima mogućnost o tome upisati odgovarajuću primjedbu (rezervu, ogradu) u teretni list).

Prijevoznikove primjedbe otklanjaju pretpostavku da je pošiljka u skladu s opisom kakav je u teretnom listu naznačen od strane pošiljatelja.

Primjedbe se mogu stavljati prilikom preuzimanja pošiljke na prijevoz, ili prilikom prijema. Primjedbe stavlja prijevoznik, prilikom prijema pošiljke na prijevoz. Smisao primjedbi je da se osigura dokaz o vanjskom stanju pošiljke. Prijevoznik se ne oslobađa odgovornosti ako primjedbe postoje, ali odgovara samo za štetu koja je nastupila zbog prijevoza. Kako je teretni list dokaz *prima facie*, to znači da unošenjem primjedbi u teretni list prijevoznik teret dokazivanja nastanka štete za vrijeme prijevoza, a to znači i teret dokazivanja njegove odgovornosti, prebacuje na drugu stranu - korisnika prijevoza.³¹ Međutim, nije uvijek moguće teret dokazivanja prebaciti na drugu stranu. U Njemačkoj takva mogućnost ne postoji ako nije izdan i pravilno popunjen teretni list.³² Ovo je naročito važno u slučaju da prijevoznik nije u stanju pregledati pošiljku. Tada bi trebao staviti odgovarajuću primjedbu u teretni list, da ne bi morao odgovarati za štetu koja nije ni nastupila u tijeku prijevoza.

29 D. A. GLASS, C. CASHMORE, *Introduction to the law of carriage of goods*, Sweet & Maxwell, London 1989, 96. Šteta koja se sastoji u krivljenju ili nagnječenju robe, a koja se ne može otkriti prije nego što se roba otpakira u potpunosti i instalira, smatrat će se skrivenom štetom. – CA Paris, 24/01/2001, Sté UPS c/ SA Applicon, *Bulletin des Transports et de la Logistique* 2001, 192.

30 Ovdje se ne misli na opasnu robu. Opasne robe podliježu posebnim uvjetima prijevoza koji su predviđeni posebnim propisima.

31 Tako čl. 518. hrvatskog Pomorskog zakonika naglašava da, u slučaju kada prijevoznik nije stavio primjedbe u teretni list, predmnijeva se, dok se ne dokaže suprotno, da je stvari primio kako su naznačene u teretnom listu. Ali, ako je prijevoznik unio primjedbe, predmnijeva se da je stvari preuzeo onako kako ih je predao primatelju dok zakoniti imatelj teretnog lista ne dokaže suprotno.

32 v: A. MESSENT, D. A. GLASS *Hill & Messent CMR : Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, Lloyd's of London Press, London 2000, 80.

Primjedbe trebaju biti obrazložene i trebalo bi ih formulirati dovoljno detaljno i precizno, bez obzira što ovakva obveza formalno ne postoji.³³ Sama naznaka koju je unio prijevoznik “pod rezervom” pred sudom nije bila dovoljno uvjerljiva.³⁴ Najbolje je da se s primjedbama, na izričit način, složi i druga ugovorna strana.³⁵

Provjera pošiljke, odnosno posljedično stavljanje primjedbi je pravo prijevoznika u međunarodnom željezničkom, zračnom, pomorskom prijevozu i u unutarnjnoj plovidbi, a u međunarodnom cestovnom prijevozu obveza prijevoznika.³⁶ Kako bi što lakše pristupili ovoj obvezi, Međunarodna unija cestovnih prijevoznika (IRU) je za prijevoznike sastavila spisak (check list) s podacima koje treba prekontrolirati.³⁷ I drugi su slijedili primjer IRU.³⁸

Tekst JP CIM predviđa da primjedba može biti motivirana činjenicom da prijevoznik nije imao odgovarajućih sredstava da provjeri odgovara li pošiljka opisu u teretnom listu.³⁹ U slučaju manjka, bilo bi teško prijevozniku dokazati suprotno.

U unutarnjoj plovidbi, prijevoznik može upisati primjedbe u pogledu dimenzija, broja, težine ili oznaka robe, kao rezultat pregleda vanjskog stanja pošiljke. Primjedbe može unijeti kada ima osnove za sumnju da su podaci naručitelja netočni ili kad nije imao mogućnosti provjeriti te podatke, osobito ako se roba nije prebrojavala, mjerila ni vagala u njegovoj nazočnosti i kada se dimenzije ili težina utvrđuju mjerenjem gaza bez izričitog dogovora. U pogledu ambalaže, primjedbe se mogu staviti u pogledu oznaka koje nisu postavljene jasno i trajno na robu, odnosno na

33 To, primjerice, izrijekom navodi čl. 517. hrvatskog Pomorskog zakona., kao i odredba čl. 12., st. 4. JP CIM.

34 Landesgericht Mönchengladbach (Njemačka) 16/03/1988, *Transportrecht*, studeni-prosinac 1988., 431.

35 Čl. 8., st.2. CMR; čl. 11. JP CIM; čl. 57., st. 3. ZUPDS.

36 Čl. 8. CMR; čl. 21., st. 1. JP CIM; čl. 12., st. 1. CMNI. Hrvatski Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu u čl. 37. određuje obvezu prijevoznika da mora ustanoviti masu i broj komada tereta ako to, na temelju zahtjeva upisanog u teretnom listu, traži pošiljatelj te ako su radi izvršenja te obveze prijevozniku na raspolaganju odgovarajuće vage na otpremnom kolodvoru (podredno, prvom sljedećem prikladnom kolodvoru), a narav stvari i prometne prilike to omogućuju. Ustanovljenu masu i broj koleta prijevoznik mora upisati u teretni list i ovjeriti ga. Navodi o teretu u teretnom listu koje prijevoznik nije ovjerio ne mogu služiti kao dokaz protiv njega, arg. iz čl. 38. spomenutog zakonskog propisa.

37 IRU – International Road Transport Union, međunarodna unija za cestovni transport, izuzetno organizirano nastupa u zaštiti interesa prijevoznika i radi na ostvarivanju njihovih interesa. IRU je aktivno sudjelovalo i u usvajanju eCMR. v: <http://www.iru.org/>, 28. studenog 2008.

38 A. MESSENT, D. A. GLASS, 82.

39 v: G. MUTZ, “Evolution du droit de transport international terrestre : une comparaison des RU CIM et de la CMR”, *Revue de droit uniforme*, 1998, br 2/3, 615 – 629.

pakiranje robe.⁴⁰ Ako se prijevoz obavlja kontejnerima ili zapečaćenim pakovanjima, CMNI predviđa da, ako su kontejner ili zapečaćeno pakovanje od ukrcaja do iskrcaja neoštećeni, važi pretpostavka da gubitak ili oštećenje robe nije nastupilo za vrijeme prijevoza.⁴¹ Unutarnji propisi u Srbiji predviđaju ovlast prijevoznika (brodara) da u teretnicu, ili teretni list, upiše primedbu “količina nepoznata”, kada nije bio u mogućnosti provjeriti količinu robe predanu na prijevoz.⁴²

Pomorski prijevoznik u teretni list može unijeti primjedbe ako su ispunjene pretpostavke koje se traže za dopustivost primjedbi kod prijevoza na temelju teretnice. Dakle, primjedbe se mogu unijeti ako postoji opravdana sumnja da podaci što ih je naveo krcatelj o vrsti tereta, ili oznakama na teretu, ili količini tereta prema broju komada, težini, obujmu ili drugoj jedinici mjere nisu točni ili potpuni ili nema razumne mogućnosti da se točnost tih podataka provjeri pri ukrcavanju ili ako su oznake na teretu nejasne ili nedovoljno trajne.⁴³

Varšavska i Montrealska konvencija ne govore izričito o pravu zračnog prijevoznika da pod određenim uvjetima može unijeti primjedbe u teretni list. No, to mu se pravo mora priznati temeljem načela građanskog prava.⁴⁴ U svakom slučaju, takvo pravo prijevozniku izrijekom daju odredbe nacionalnog prava.⁴⁵

5. TEREJNI LIST I PRAVO RASPOLAGANJA ROBOM

Teretni list može imati i važnu ulogu u pogledu raspolaganja robom za vrijeme prijevoza. Načelno, takvo pravo inicijalno uvijek ima pošiljatelj (krcatelj), odnosno ona osoba koja je s prijevoznikom sklopila ugovor o prijevozu. Međutim, u prijevozima kod kojih je izdan teretni list ta ovlast pošiljatelja prestaje vrijediti čim primatelj dođe u posjed primjerka teretnog lista koji je prvotno bio kod pošiljatelja. Međutim, primatelj može već u trenutku sastavljanja teretnog lista postati osoba koja ima pravo raspolagati robom. To će biti u slučaju kada pošiljatelj o tome napiše odgovarajuću uputu u teretni list. Pravo raspolaganja robom osobito uključuje ovlast obustave prijevoza robe, izmjene određiškog mjesta ili isporuke robe i

40 Čl. 12., st. 1. CMNI.

41 Čl. 12., st. 3. CMNI.

42 Čl. 550. i čl. 559. srbijanskog ZPUP.

43 Čl. 517. u vezi sa čl. 509. hrvatskog Pomorskog zakonika.

44 Tako B. Jakaša, *Kopneno i zračno saobraćajno pravo*, Informator, Zagreb, 1969., str. 243.

45 Tako hrvatski Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, u čl. 41. st. 3. i 4. izrijekom daje prijevozniku pravo da u teretni list stavi primjedbe o vanjskom stanju stvari i ambalaže, a ako takve primjedbe nisu navedene, pretpostavlja se da stvari i ambalaža nisu imale vanjskih mana. Isto rješenje predviđeno je i u srbijanskom pravu v: čl. 55. ZOOOSPOVS.

primatelju različitom od onoga koji je naveden u prijevoznj ispravi, i sl. Dakako, takve promjene ugovornih odredaba u odnosu na one prvotno dogovorene ne smiju štetiti prijevozniku kako pravno (ne smije ga se izložiti većoj odgovornosti za štetu) tako ni ekonomski (prijevozniku se moraju nadoknaditi svi dodatni troškovi kojima je izložen uslijed promjene prvotno utanačenih odredaba ugovora).⁴⁶

6. IZDAVANJE TERETNOG LISTA

Teretni list može izdati neka od ugovornih strana, a može ga sastaviti i neka treća osoba, u njihovo ime.⁴⁷ Uobičajeno je da pošiljatelj, odnosno krcatelj, unosi podatke u teretni list, i predaje ga prijevozniku. Može se smatrati da je teretni list zapravo nalog da se preveze određena roba. Valja imati na umu da neki prisilni propisi zahtijevaju da teretni list potpišu obje ugovorne strane.⁴⁸

Budući da unosi podatke u teretni list, pošiljatelj, (krcatelj) odgovara za točnost podataka koji se u njemu nalaze.⁴⁹ Ako pošiljatelj odbije predati teretni list, to može biti jedan od razloga za raskid ugovora, ali je tako nešto u praksi teško zamisliti, obzirom da je vozilo već natovareno i spremno za put. Češći je slučaj da se osporava sadržaj teretnog lista, a naročito primjedbe koje jedna ili druga strana žele staviti. Kada teretni list nije izdan, pošiljatelj mora dokazati sadržaj ugovora o prijevozu na neki drugi način.⁵⁰

Propisi koji se odnose na pojedine vrste prijevoza različito uređuju pitanje obveznosti izdavanja teretnog lista. U međunarodnoj unutarnjnoj plovidbi,

46 Pravo raspolaganja robom kao i uloga teretnog lista s tim u vezi pobliže je definirana čl. 12. CMR Konvencije, čl. 18. i 19. JM CIM, čl. 14. i 15. CMNI, čl. 12. Montrealske konvencije i čl. 12. Varšavske konvencije te čl. 6., t. III Jedinstvenih pravila CMI za pomorski teretni list.

47 Ovakva izričita odredba nekada je postojala u jednoj od prvih konvencija koje su uređivale ovu materiju – u Bernskoj konvenciji.

48 Tako hrvatski Pomorski zakonik u članku 513., st. 3. i 4. određuje da teretni list moraju potpisati prijevoznik i krcatelj te da ti potpisi ne moraju biti vlastoručni (kao kod teretnice) nego mogu biti tiskani, zamijenjeni pečatom, faksimilom ili elektroničkom izmjenom podataka (bolje bi bilo elektroničkim potpisom, napomena autora). JP CIM u čl. 6., st. 3. određuje da teretni list potpisuju pošiljatelj i prijevoznik a da se potpis može zamijeniti žigom ili nekim drugim odgovarajućim načinom. Čl. 5., st. 1. CMR određuje da sva tri izvornika teretnog lista potpisuju obje ugovorne strane. Srbijanski propisi o zračnom prijevozu predviđaju tko potpisuje koji primjerak teretnog lista, a naglašeno je da potpis avio-prijevoznika mora biti stavljen prije ukrcaja stvari u zrakoplov, bez obzira da li će se avio-prijevoznik stvarno potpisati ili staviti pečat. Potpis pošiljatelja može biti naprijed odštampan ili zamijenjen pečatom – čl. 52. ZOOOSPOVS.

49 Čl. 33. hrvatskog Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu. Kod cestovnog prijevoza, iako CMR izričito ne određuje tko je izdavatelj teretnog lista, posredno bi se iz odredbe čl. 5., st. 1. CMR moglo zaključiti da se ta obveza nalazi na pošiljatelju. Podrobnije: Nikoleta Radionov, *op.cit.*, bilješka 16., str. 176.-177.

50 CA Grenoble, 13/03/1980, *Bulletin des Transports* 1981, 306.

prijevoznik ima obvezu izdati prijevoznu ispravu ako je prijevoz ugovoren prema odredbama CMNI konvencije.⁵¹ Pod prijevoznom ispravom CMNI podrazumijeva ispravu koja služi kao dokaz ugovora o prijevozu i dokazuje preuzimanje robe ili ukrcaj robe na brod od strane prijevoznika, sačinjenu u obliku teretnice ili teretnog lista ili svake druge isprave uobičajene u prijevozu.⁵² U unutarnjnoj plovidbi unutar Srbije i Hrvatske može se izdati teretni list za stvari koje su predane prijevozniku (brodaru).⁵³

U željezničkom prijevozu izdavanje teretnog lista je obvezno i u nacionalnom prijevozu u Hrvatskoj, odnosno Srbiji, kao i u međunarodnom prijevozu. Ipak, različite su posljedice nepoštivanja ove obveze ovisno o tome je li riječ o nacionalnom ili međunarodnom prijevozu.⁵⁴

U pomorskom prijevozu izdavanje teretnog lista načelno nije obvezno. Međutim, teretni list se mora izdati ako to zahtijeva krcatelj.⁵⁵

Što se tiče zračnog prijevoza, Varšavska konvencija u čl. 5. određuje da prijevoznik ima pravo tražiti od pošiljatelja da sastavi te da mu preda zrakoplovni teretni list. Pošiljatelj ima pravo tražiti od prijevoznika da primi tu ispravu. Za razliku od tog rješenja, Montrealska konvencija u čl. 4., st. 1. propisuje obvezno izdavanje zrakoplovnog teretnog lista u slučaju prijevoza tereta. Međutim, čak i ako zrakoplovni teretni list ne bude izdan, to ne utječe na valjanost ugovora o prijevozu niti na primjenu Montrealske konvencije.⁵⁶

51 Čl. 11. st 1. CMNI. Teretnicu prijevoznik mora izdati samo kada naručitelj to zahtijeva i ako je to dogovoreno prije ukrcaja robe ili prije nego što je teret preuzet u namjeri da se preveze. Na temelju odredbe čl. 181. hrvatskog Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda, odredbe CMNI na odgovarajući se način primjenjuju i na ugovore u domaćem, hrvatskom prijevozu.

52 Čl. 1., t. 6. CMNI.

53 Čl. 535., st. 2. ZPUP Srbije, čl. 1., t. 6. CMNI. koji se primjenjuje i na nacionalni hrvatski prijevoz.

54 *Supra*, t. 2. Naime, dok prema hrvatskim i srbijanskim zakonskim propisima nedostatak teretnog lista ima za posljedicu da ugovor nije ni sklopljen, prema članku 6., st. 2. JP CIM iz 1999., neizdavanje teretnog lista ne utječe na postojanje ili valjanost samog ugovora o prijevozu koji ostaje podložan tim pravilima.

55 Čl. 513. st. 2. hrvatskog Pomorskog zakonika.

56 Čl. 9. Montrealske konvencije. Zanimljivo da odredbe o teretnom listu iz hrvatskog Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, čl. 38.-45., (još uvijek) odgovaraju rješenjima Varšavske konvencije, iako je Hrvatska ugovornica Montrealske konvencije. Stoga u hrvatskom nacionalnom prijevozu ne postoji zakonska obveza izdavanja teretnog lista, arg. iz čl. 38., st.1. spomenutog Zakona. Dakako, u praksi se on redovito izdaje. Prema st. 5. istoga članka, teretni list na zahtjev pošiljatelja može sastaviti i prijevoznik, ali se tada pretpostavlja da je on to učinio u ime pošiljatelja. Nema razloga za zadržavanje rješenja Varšavske konvencije u pogledu teretnog lista pa bi valjalo što prije izmijeniti ove odredbe spomenutog Zakona u cilju usklađivanja s Montrealskom konvencijom.

6.1. Broj izvornih primjeraka i prijepisa teretnog lista

Teretni list se izdaje u različitom broju izvornih primjeraka, u zavisnosti od vrste prijevoza i konkretnih potreba ugovornih strana.

U međunarodnom cestovnom prijevozu, u režimu CMR konvencije, izdaju se tri izvornika teretnog lista: prvi se vraća pošiljatelju, drugi prati robu, a treći zadržava prijevoznik.⁵⁷ Onaj tko posjeduje primjerak teretnog lista može raspolagati pošiljkom. Pravo raspolaganja se vezuje za prvi primjerak teretnog lista do dolaska pošiljke u odredište i predaje drugog primjerka primatelju.⁵⁸

Izuzetak od izdavanja tri izvorna primjerka teretnog lista postoji u situaciji kada se izdaje i više takvih primjeraka, ako se roba prevozi u više vozila ili za svaku vrstu stvari ili za svaku grupu stvari.⁵⁹ Izdavanje više izvornih primjeraka teretnog lista mogu zahtijevati i pošiljatelj i prijevoznik. Izdavanje više izvornika primjeraka teretnog lista se ne odnosi na uzastopne prijevoze, već se za njih, po pravilu, izdaje samo jedan teretni list.⁶⁰ CMR Konvencija se primenjuje i ako je izdan samo jedan primjerak teretnog lista.⁶¹ U cestovnom prijevozu u Srbiji predviđeno je rješenje istovjetno rješenju CMR Konvencije, s time što postoji mogućnost izdavanja i prijepisa teretnog lista.⁶²

Za razliku od cestovnog, u željezničkom i pomorskom prijevozu kao i u unutarnjoj plovidbi predviđeno je obvezno izdavanje jednog izvornog primjerka teretnog lista, uz mogućnost izdavanja duplikata, odn. prijepisa.⁶³

U zračnom prijevozu pošiljatelj sastavlja teretni list u tri izvorna primjerka (dijela).⁶⁴ Prvi primjerak, koji nosi oznaku "za prijevoznika" zadržava prijevoznik, drugi primjerak koji nosi oznaku "za primatelja" prati stvar a potpisuju ga i

57 Čl. 5., st. 1. CMR Konvencije.

58 J.PUTZEYS, *Le contrat de transport routier des marchandises*, Bruylant, Bruxelles 1981, 318. Primatelj može raspolagati pošiljkom pod uvjetom da mu je ovo pravo pošiljatelj prenio stavljajući odgovarajuću napomenu u teretni list, čl. 12., st. 3. CMR Konvencije, *supra*, t. 5.1.

59 G. J. JIMENEZ SANCHEZ, «Titulos – valores y documentos del transporte», *Derecho uniforme del transporte internacional*, Madrid 1998, 37.

60 J.PUTZEYS, 337.

61 CA Rouen, 08/01/1998, SA Calberson International et autres / SARL Transport Locations Services Roux et autres, *Base IDIT*, 19158.

62 Čl. 51. srbijanskog ZUPDS.

63 Čl. 6. JP CIM; čl. 35. srbijanskog ZUPŽ; čl. 513., st. 3. i 5. hrvatskog Pomorskog zakonika; čl. 11., st. 1.-2. CMNI. Postoje izvjesne terminološke razlike: u željezničkom saobraćaju, govori se o duplikatu, u CMNI konvenciji o kopiji, u srbijanskom ZPUP-u kao i u hrvatskom Pomorskom zakoniku o prijepisu.

64 Čl. 6., st. 1. Varšavske konvencije; čl. 7., st. 1. Montrealske konvencije; čl. 38., st. 7. hrvatskog Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu.

prijevoznik i pošiljatelj, dok treći primjerak potpisuje samo prijevoznik te ga nakon primitka tereta predaje pošiljatelju.⁶⁵

7. VALJANOST TEREETNOG LISTA S OBZIROM NA POTPISE UGOVORNIH STRANA

Teretni list je valjan kada ga potpišu ovlaštene osobe. Ovlaštene osobe su ugovorne strane, ali to mogu biti i druge osobe koje su ovlaštene da ga potpišu u ime i za račun ugovornih strana.⁶⁶

Valjanost teretnog lista treba razlikovati od valjanosti ugovora. Nevaljanost teretnog lista ne utječe na valjanost ugovora.

Da bi teretni list bio valjan, moraju ga, u pravilu, potpisati obje ugovorne strane - prijevoznik i pošiljatelj, (naručitelj, odnosno krcatelj).⁶⁷ Prihvaća se i faksimil. Potpisi mogu biti i štampani, ali i zamijenjeni pečatima. Nije zabranjeno da se teretni list i potpiše i ovjeri pečatom. Čak se i savjetuje da se tako postupa.⁶⁸ Elektronski potpis se takođe može prihvatiti, ako je predviđen u nacionalnom zakonodavstvu.⁶⁹

65 Čl. 7., st. 2. Montrealske konvencije. Takvo rješenje sadrži i Varšavska konvencija i nacionalni propisi Hrvatske i Srbije. Kao ni u cestovnom pravu, niti u zračnom pravu odredbe konvencija, odnosno zakonskih propisa o broju primjeraka teretnog lista nisu kogentne prirode pa se može sporazumom ili na zahtjev jedne od stranaka izdati i više primjeraka. Opći uvjeti udruženja zračnih prijevoznika IATA daju prijevozniku pravo da zahtijeva koliki će broj primjeraka teretnog lista biti izdan. Prijevoznik ima pravo tražiti od pošiljatelja da sastavi teretni list za svako koletu, a pošiljatelj ima pravo tražiti od prijevoznika da primi posebni teretni list za svako koletu., v. Branko Jakaša: Kopneno i zračno saobraćajno pravo, *op.cit.*, bilj. 44, str. 247. Nema konvencijskih ni zakonskih zapreka izdavanju prijepisa zrakoplovnih teretnih listova.

66 Primjerice, na temelju čl. 11., st. 2. CMNI, izvornik prijevozne isprave (što može biti i teretni list) umjesto prijevoznika može potpisati zapovjednik plovila ili neka osoba koju je prijevoznik ovlastio. Isto vrijedi i u pomorskom prijevozu. Odredbom čl. 513., st. 5. hrvatskog Pomorskog zakonika određeno je da krcatelj može ovlastiti drugu osobu koja će potpisati teretni list uz navod "u ime i za račun krcatelja".

67 Supremo Tribunal de justiça (Portugal), 20.05.1997, *Industrias Malaflex v/ A.J. Gonçalves de Maraes, Base IDIT*, 964..

68 Na modelu teretnog lista IRU čak je naznačeno "signature et timbre de l'expéditeur" (potpis i žig pošiljatelja).

69 Ovakvo rješenje izričito predviđa čl. 11., st. 2 CMNI. Hrvatski Pomorski zakonik u čl. 513., st. 4. predviđa mogućnost zamjene potpisa "elektroničkom izmjenom podataka" čime se vjerojatno misli na elektronički potpis. U propisima država članica EU je elektronski potpis izjednačen sa svojeručnim potpisom, na osnovu Smjernice br. 1999/93/CE o elektronskom potpisu (Directive 1999/93/CE sur un cadre communautaire pour les signatures électroniques) Sl. List L 013 od 19.01.2000., 12 - 20.

U cestovnom prijevozu vozač je ovlašten potpisati teretni list.⁷⁰ Teretni list koji nisu potpisali vozač i pošiljatelj nije punovažan prema odredbama CMR konvencije.⁷¹

Željeznički teretni list ne potpisuje prijevoznik, nego se na njega stavlja žig otpravnog kolodvora (stanice).⁷²

U unutarnjnoj plovidbi teretni list potpisuju prijevoznik i krcatelj, s tim da krcatelj mora supotpisati teretni list samo onda kada to zahtijeva prijevoznik.⁷³

U pomorskoj plovidbi teretni list potpisuju prijevoznik i krcatelj.⁷⁴

U zračnom prijevozu, kako smo već naveli, prvi primjerak teretnog lista potpisuje samo pošiljatelj, drugi primjerak i pošiljatelj i prijevoznik, a treći primjerak prijevoznik. Potpisi mogu biti otisnuti ili u obliku pečata.⁷⁵

8. SADRŽAJ TERETNOG LISTA

Sadržaj teretnog lista je precizno uređen u međunarodnim i nacionalnim izvorima prava. Podaci koji se moraju unijeti u teretni list taksativno su nabrojani. Pravi se razlika između onih podataka koji obvezno moraju biti uneseni u teretni list, i drugih, čije postojanje nije nužno, ali je svakako korisno. Podaci koji su sadržani u teretnom listu mogu se dalje dijeliti na materijalne i suštinske. Materijalni su svi oni podaci koje je prijevoznik mogao provjeriti, a ako to nije učinio, zato što nije imao sredstva da ih provjeri, morao je upisati obrazložene primjedbe (ograde, primjedbe). Suštinski su oni podaci koji uobičajenim obvezama prijevoznika dodaju i neku novu, kao što je to slučaj kada postoji “deklaracija vrijednosti pošiljke” ili “specijalnog interesa za isporuku”. Ako ovih suštinskih podataka nema, ili su nedovoljno precizni, prijevoznik neće biti odgovoran zbog njihovog kršenja.⁷⁶

70 Vozač može biti samostalni prijevoznik, ali isto tako i samo zaposleni u prijevozničkom trgovačkom društvu, te istupa u ime i za račun svoga poslodavca.

71 Čl. 5., st. 1. CMR Konvencije. Bundesgerichtshof (Njemačka), 16/10/1986, *Droit Européen des Transports* 1987, 56

72 Čl. 36., 7) srbijanskog ZUPŽS; čl. 30., st. 1., t. 5. hrvatskog Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu; čl. 6., st. 3. JP CIM. Ova odredba JP CIM određuje i da se potpis može zamijeniti žigom, računovodstvenim knjiženjem ili nekim drugim odgovarajućim načinom.

73 Čl.11., st. 2 CMNI Konvencije; čl. 554., st. 1. srbijanskog ZPUP.

74 Čl. 513., st. 3. hrvatskog Pomorskog zakonika.

75 Čl. 7., st. 2. Montrealske konvencije; čl. 6., st. 2. Varšavske konvencije; čl. 39., st. 4. i 5. hrvatskog Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, čl. 52. srbijanskog ZOOOS-POVS. Potpis prijevoznika mora se staviti prije ukrcaja robe na zrakoplov.

76 J. PUTZEYS, 356 -357.

Odgovornost za podatke unesene u teretni list snosi strana koja ga je sastavila, a time i počinila propuste.⁷⁷ Ipak, postoje izuzeci od pravila – u cestovnom prijevozu će u slučaju da se u teretnom listu ne poziva na primjenu CMR konvencije, odgovornost za ovaj propust snositi prijevoznik, bez obzira na to tko je teretni list sastavio. Radi se o tzv. vrhovnoj klauzuli.⁷⁸ Istu odredbu sadrže i JP CIM.⁷⁹

8.1. Obvezni podaci

Obvezni su oni podaci koji se moraju unijeti u teretni list, a odnose se na pošiljatelja (krcatelja), primatelja i robu (vrstu, količinu), prijevozninu, carinske formalnosti, potpise.⁸⁰ U teretnom listu mora biti i popis svih dokumenata predanih prijevozniku.⁸¹ U slučaju međunarodnog željezničkog prijevoza moraju biti naznačene oznake potrebne za identifikaciju denčanih, odn. kolskih pošiljaka.

U unutarnjnoj plovidbi zahtijeva se naznačenje broda i luke preuzimanja robe, odn. luke isporuke. Za razliku od propisa cestovnog i željezničkog prijevoza, u zračnom, pomorskom prijevozu i u unutarnjnoj plovidbi se ne pravi precizna razlika između obveznih i ostalih podataka.⁸²

Ako nema jednog ili više obveznih podataka koji se moraju upisati u teretni list, transportni dokument ne gubi svoju pravnu snagu, odnosno valjanost, nego se postavlja pitanje odgovornosti za točnost upisanih podataka, kao što je već rečeno, te pitanje eventualne odgovornosti za štetu koja iz toga proizađe.

77 Čl. 7., st. 1. CMR; čl. 8. JP CIM; čl. 11., st. 5. CMNI; čl. 10. Montrealske konvencije; čl. 10., st. 1. Varšavske konvencije; čl. 40., st. 1. hrvatskog Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu i čl. 53. srbijanskog ZOOOSPOVS, čl. 56. srbijanskog ZUPDS, čl. 38. srbijanskog ZUPŽS, čl. 33. hrvatskog Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu. Srbijanski ZPUP ne sadrži ovakvu odredbu, kao ni hrvatski Pomorski zakonik.

78 Čl. 7., st. 3. CMR – Paramount clause.

79 Čl. 7., st. 1. p) JP CIM.

80 Čl. 6. CMR; čl. 13. JP CIM; čl. 11., st. 5. CMNI; čl. 5. Montrealske konvencije; čl. 8. Varšavske konvencije; čl. 39. hrvatskog Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; čl. 52. srbijanskog ZOOOSPOVS; čl. 31. hrvatskog Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu; čl. 516., st. 1. hrvatskog Pomorskog zakonika.

81 Čl. 6., st. 2 g) CMR ; čl. 13. st. 1 g) JP CIM;

82 Čl. 5. Montrealske konvencije; čl. 8. Varšavske konvencije; čl. 11. CMNI. Međutim, to ne znači da i taj teretni list ne može sadržavati neke druge podatke osim onih obveznih, nabrojanih u spomenutim međunarodnim propisima. Primjerice, i sam CMNI u čl. 14., st. 3. izriječno navodi jedan takav “fakultativni” podatak - uputu u teretnom listu kojom se naručitelj odriče prava raspolaganja robom u korist primatelja. Hrvatski Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu u čl. 39. navodi obvezne podatke teretnog lista, ali naznačuje da on može imati i druge podatke, primjerice rok isporuke ili vrijednost pošiljke. Slično u pogledu željezničkog prijevoza određuje čl. 31. hrvatskog Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu. Pomorski zakonik u čl. 516. najprije određuje obvezne sastojke teretnog lista ali odmah potom određuje da on može sadržavati i druge podatke te uvjete ugovora o prijevozu.

8.2. Ostali podaci

U teretnom listu mogu se naći i neki drugi podaci, osim obveznih. Praktično, to mogu biti svi oni podaci za koje ugovorne strane smatraju da su važni, odnosno korisni, kao što su npr. instrukcije o osiguranju, popis predanih isprava, naznaka da se prijevoznina naplati od primatelja, oznaka da preteret nije dozvoljen, podaci o ugovorenom putu, naznaka o plombama na pošiljci i tsl.

Nužno bi bilo unijeti podatke koji utječu na odgovornost prijevoznika, kao što je npr. slučaj s deklaracijom vrijednosti pošiljke, odn. roka isporuke.

8.3. Oblik teretnog lista

Propisi uređuju sadržaj, ali ne i formular teretnog lista. To je ostavljeno nacionalnim zakonodavstvima, odnosno strukovnim udruženjima.⁸³

Do nedavno se pitanje je li teretni list papirni ili elektronski dokument nije ni postavljalo. Međutim, od kako elektronska obrada podataka prodire u sve pore života i postaje svakodnevica i u području prijevoza, javljaju se razne inicijative da se ono što je u praksi već zaživjelo i pravno uredi.⁸⁴ Razmimoilaženja u stručnoj javnosti su velika. Nedostatak konsenzusa o smjeru kojim treba pristupiti pravnom uređenju posljedica je neslaganja oko biti problema: je li pravno uređenje neophodno, ili treba sve prepustiti tržištu. Kada je rađena revizija COTIF-a, insistiralo se na tome da se i tehnološki napredak uzme u obzir prilikom redakcije teksta. Slično je postupljeno i s dokumentima kojima se uređuje ugovor o unutarnjim navigacijskim putevima. Konačno, pod okriljem Ekonomske komisije UN za Europu, u veljači 2008. godine, usvojen je Dodatni protokol na CMR konvenciju (eCMR) kojim se daje mogućnost izdavanja elektronskog teretnog lista.⁸⁵

83 IRU je izradila teretni list prema CMR konvenciji, a CIT (Međunarodni komitet za željezničke transporte) JP CIM teretni list. v: International Road Union, <http://www.iru.org/>, Comité international des transports ferroviaires <http://www.cit-rail.org/>, 28. studenog 2008. U željezničkom prijevozu postoje uzorci teretnog lista za domaći transport te za međunarodni transport prema konvenciji COTIF, konvenciji SMGS te za kombinirani prijevoz koji uključuje željeznicu. Po-drobnije: Jadranka Bendeković, Zvonimir Aržek, *Transport i osiguranje*, Mikrorad, Zagreb, 2008., str. 266-271. U pomorskom prijevozu često se koristi obrazac neprenosivog teretnog lista koji je kreiralo udruženje brodara BIMCO i koji je podvgnut primjeni CMI jedinstvenih pravila za pomorski teretni list. Pojedini obrasci pomorskih teretnih listova kreiraju se s obzirom na vrstu pomorske plovidbe u kojoj se koriste, kao i s obzirom na vrstu tereta koja se prevozi na temelju takve isprave. Tako postoje obrasci pomorskih teretnih listova za obalni prijevoz suhog tereta, odnosno obrasci pomorskih teretnih listova za prijevoz ulja. U međunarodnom zračnom prijevozu često se koriste obrasci teretnog lista koje je izdalo međunarodno udruženje zračnih prijevoznika IATA.

84 U literaturi se može naići na podatak da je samo rad na ovom Dodatnom protokolu eCMR trajao više od 8 godina. U evidenciji UNIDROIT instituta postoji odgovor na zahtjev UNECE iz 2000. v: UNIDROIT 2000/79 od 7. srpnja 2000.

85 *Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises*

8.3.1. Papirni teretni list

“Klasični” teretni list je papirni dokument. Kako je već navedeno, sadržaj mu je uređen propisima, a izgled su mu osmislila udruženja prijevoznika. U mnogim europskim državama je vozač u cestovnom prijevozu i dalje u obvezi da ima papirni CMR teretni list koji prati robu, i koji se nalazi u kabini vozača i taj dokument je upravo prvo što će od vozača zatražiti nadležna tijela.⁸⁶

U međunarodnom prijevozu robe željeznicom obrazac jedinstvenog teretnog lista utvrđuju međunarodna udruženja prijevoznika u saglasnosti s međunarodnim udruženjima korisnika i nadležnim tijelima za carinska pitanja u državama članicama, regionalnim međuvladinim organizacijama za ekonomske integracije koja imaju ovlaštenja usvajanja svoje vlastite carinske regulative.⁸⁷ Duplikat teretnog lista, na kojemu je prijevoznik potvrdio da je primio robu na prijevoz, vraća se pošiljatelju. Obrazac za teretni list u unutarnjem prijevozu određuje željeznički prijevoznik.⁸⁸ I u pomorskoj i unutarnjnoj plovidbi obrazac teretnog lista uređuju prijevoznici.⁸⁹

par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique. Potpisivanje Dodatnog protokola (eCMR) uslijedilo je u svibnju 2008. godine, a stupit će na snagu devedesetog dana od polaganja isprave o ratifikaciji ili pristupanju od strane pet zemalja potpisnica. Dodatni protokol je otvoren za potpisivanje pri UN do 30. lipnja 2009. godine. Protokol su, do sada, potpisale: Belgija, Finska, Letonija, Litva, Nizozemska, Norveška, Švedska, i Švicarska. Ratifikacija još uvijek nije obavljena. http://unece.org/trans/conventn/lagalinst_27_OLIRT_e-CMR.html, 4. studenog 2008.

86 Takav slučaj je u Belgiji. Ali, ovakav propis postoji i na nivou EU. v: Reglement no 11 concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport, pris en execution de l'article 79, paragraphe 3, du Traite instituant la Communauté économique européenne, *Sl. List 52 od 16.08.1960.*, 1121-1126.

87 JP CIM 1999., čl.6., st. 8.

88 Čl. 35. srbijanskog ZUPŽS. S obzirom da uzorke teretnih listova tiska željeznica, pošiljatelj je dužan pošiljku predati koristeći upravo taj uzorak. Tako i: J. Bendeković, Z. Aržek, *op.cit.*, bilj. 83., str. 267.

89 Primjerice, vlastiti ob razac teretnog lista izdaje hrvatski riječni brodar “Dunavski Lloyd – Sisak”.

8.3.2. Elektronski teretni list

Usvajanjem Dodatnog protokola na CMR konvenciju - eCMR, dana je mogućnost ugovornim stranama da se sporazumiju i o izdavanju elektronskog teretnog lista u cestovnom prijevozu.⁹⁰

Prema Dodatnom protokolu, elektronski teretni list je teretni list koji se izdaje elektronskom porukom. Elektronska poruka je snimljena, poslana, primljena ili informacija sačuvana elektronskim, optičkim, numeričkim ili odgovarajućim sredstvima koja čine prosljeđenu informaciju pristupačnom za naknadni pregled. Elektronski teretni list može izdati prijevoznik, pošiljatelj ili bilo koja druga osoba zainteresirana za ugovor o prijevozu na koji se primenjuje CMR Konvencija. Elektronski teretni list su i znaci koji se logički mogu pridružiti elektronskoj poruci u obliku priloženih podataka ili na drugi način u trenutku njenog nastanka ili naknadno, a tako da čine njen sastavni dio.⁹¹

Elektronski teretni list ima istu pravnu snagu kao i papirni teretni list.⁹²

Elektronski teretni list sadrži iste podatke kao i papirni teretni list. Podaci iz teretnog lista mogu se mijenjati samo pod uvjetima i na način predviđen Konvencijom. U slučaju da se teretni list naknadno dopunjuje ili se inicijalno uneseni podaci mijenjaju, postupak promjena mora osigurati da se sačuvaju originalni podaci iz elektronskog teretnog lista.⁹³

Ugovorne strane se mogu sporazumijeti i o tome da se izda i papirni teretni list, odnosno da on zamijeni elektronski.⁹⁴ Osim teretnog lista moguće je izdavati i različite druge isprave.⁹⁵

Ako su se ugovorne strane saglasile, moguće je transportni dokument zamijeniti elektronskim dokumentom. Moguće je zamisliti da dođe do elektronske razmjene podataka bilo direktno, bilo putem posrednika koji pruža ovakve usluge.

Dodatni protokol ne sadrži bliže propise o elektronskom dokumentu, što znači da je ostavljeno nacionalnim zakonodavcima da to preciziraju.⁹⁶

90 Tekst Dodatnog protokola usvojen je na engleskom i francuskom jeziku, koji oba predstavljaju originale. Postoji i službeni prijevod na ruski jezik.
http://unece.org/trans/conventn/lagalinst_27_OLIRT_e-CMR.html, 26. studenog 2008. godine.

91 Čl. 1. eCMR definira osnovne pojmove: elektronsku komunikaciju (st.1.), elektronski teretni list (st.2.) i elektronski potpis (st. 3.).

92 Čl. 2., st. 2. eCMR

93 Čl. 4., st. 4. eCMR

94 Čl. 5. eCMR

95 Čl. 6. eCMR

96 Komisija za pravne poslove (Comission des Affaires juridiques) je bila mišljenja da je bolje da se dozvoli samo mogućnost upotrebe elektronskog teretnog lista, bez daljih preciziranja o tome kako sam dokument treba izgledati, jer takvo, okvirno, rješenje vodi do usvajanja međunarodnog ugovora. Ta preporuka komisije je prihvaćena.

Na elektronskom teretnom listu radilo se i u međunarodnom željezničkom prijevozu robe, u skladu s uniformnim pravilima za razmjenu podataka prilikom teletransmisije (UN-CID). Ovaj teretni list bio je poznat pod nazivom Docimel (Document CIM électronique) i upotrebljavao se na određenim linijama.⁹⁷ Na općenit način, međutim, elektronski teretni list uređen je tek JP CIM 1999. godine. U njima je predviđeno da se teretni list, kao i njegov duplikat, mogu izdavati u obliku elektronskog bilježenja podataka.⁹⁸ Mogućnost izdavanja elektronskog teretnog lista u željezničkom prijevozu ni u Srbiji niti u Hrvatskoj nije predviđena zakonskim propisima.

U unutarnjnoj plovidbi, CMNI konvencija predviđa mogućnost elektronskog potpisa.⁹⁹

U pomorskoj plovidbi se ugovor o prijevozu može obavljati na osnovi izmjene elektroničkih podataka. Tada može doći u obzir odgovarajuća primjena odredaba o teretnom listu.¹⁰⁰

U zračnom prijevozu, Montrealska konvencija određuje da zrakoplovni teretni list može biti zamijenjen "svakim drugim sredstvom koje sadržava podatak o prijevozu koji treba izvršiti". U slučaju uporabe takvog sredstva prijevoznik će, na zahtjev, pošiljatelju izdati potvrdu o primitku tereta na prijevoz na temelju koje će se moći identificirati pošiljka i pristup podacima sačuvanim u tim sredstvima.¹⁰¹ Smatramo da bi izraz "svaka druga isprava" mogao obuhvatiti i elektronsku ispravu, odnosno elektronski teretni list.

U multimodalnom prijevozu se papirni teretni list također može zamijeniti elektronskom razmjenom podataka, ako je to dopušteno prema primjenjivom nacionalnom pravu.¹⁰²

97 B. MERCADAL, 354.

98 JP CIM 1999., čl. 6., st. 9.

99 Čl. 11., st. 2. CMNI. Iako CMNI u čl. 1., st. 8. poznaje mogućnost razmjene informacija putem elektroničke razmjene podataka (EDI) određujući da je (i) na taj način udovoljeno zahtjevu odašiljanja informacije pisanim putem, izričito se ne spominje mogućnost elektroničkog teretnog lista. Moglo bi se zastupati stoga teza da to pitanje CMNI ne uređuje, pa se na njegovo rješavanje treba primijeniti mjerodavno nacionalno pravo, arg. iz čl. 29. i 11., st. 2. CMNI.

100 Čl. 519. hrvatskog Pomorskog zakonika. U slučaju korištenja izmjene elektroničkih podataka, korisnik prijevoza može u svako doba tražiti od prijevoznika papirnu ispravu o prijevozu. Hrvatski Pomorski zakonik izričito navodi da, kada stranke ugovore prijevoz uz korištenje izmjene elektroničkih podataka, predmnijeva se da su suglasne da preneseni i potvrđeni elektronički podaci i oni smješteni u memoriji računala odgovaraju njihovom pisanom obliku na papiru.

101 Čl. 4., st. 2. Montrealske konvencije.

102 Čl. 2.6. Pravila UNCTAD(ICC za isprave o multimodalnom prijevozu. Nova UNCITRAL-ova Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem, iz 2008., tzv. Roterdamska pravila, poznaju prenosive i neprenosive prijevozne isprave u papirnom ili elektronskom obliku (tzv. elektronički prijevozni zapis), koje služe kao dokaz o primitku robe i sadržaju ugovora o prijevozu. Podrobnije su prijevozne isprave i elektronički prijevozni

Osnovna prednost postojanja elektronskog teretnog lista ogleda se u brzini i sniženim troškovima komuniciranja. Praktično, elektronski teretni list omogućuje:

- jednostavno komuniciranje prijevoznika i primatelja,
- da prijevoznik može poslati račun, odn. obavijest o isporuci robe prije nego što vozač stigne u odredište s papirnim teretnim listom,
- otežavanje falsificiranja teretnog lista, naročito u pogledu primjedaba o stanju robe koje stavlja primatelj, ili instrukcija (uputa) pošiljatelja
- da izvoznik, s ovjerenim elektronskim potpisima na teretnom listu, može pouzdano dokazati carinskim vlastima da je robu primio primatelj u drugoj državi.¹⁰³

Neki dalje navode da je podjednako važno da se broj grešaka u ispunjavanju obrazaca svede na tolerantnu mjeru, ako ih već nije moguće u potpunosti iskorijeniti.¹⁰⁴

Međutim, elektronski dokumenti još uvijek stvaraju brojne glavobolje kako pravnici, tako i specijalistima tehničkih struka.

Osnovni problemi koji nastaju izdavanjem elektronskog teretnog lista upravo su u direktnoj vezi sa samom biti ovog dokaznog sredstva. Dok je kod papirnog teretnog lista jednostavno ustanoviti trenutak u kojemu je nastupila suglasnost volja stranaka, ovdje će ključno pitanje biti ustanoviti vrijeme i mjesto suglasnosti volja, jer se često sporazumijevaju odsutne osobe. Ovo pitanje vremena i mjesta susreta dviju volja, kada ugovor zaključuju odsutne osobe, dugo je mučilo redaktore Dodatnog protokola -eCMR, imajući u vidu da različiti pravni sustavi polaze od različitih pretpostavki.¹⁰⁵

zapisi uređeni čl. 8. Roterdamskih pravila. Valja, međutim, upozoriti da Roterdamska pravila nisu na snazi, za sada ni jedna država nije izrazila volju da ih ratificira: Odmah nakon usvajanja podložna su brojnim kritikama teorije. Stoga nije realno očekivati da Roterdamska pravila u bližoj budućnosti postanu izvor prava, podrobnije William Tetley. *Summary of Some General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*, dostupno na http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Tetley_Criticism_of_Rotterdam_Rules.pdf, stranica posjećena 24. svibnja 2009.

103 M. N. Claingbould, "The electronic CMR waybill: print it on digital readable paper!", *Transport Law in the Electronic Age, IRU Symposium, 1.10.2004*, http://www.iru.org/index/en_events_2004_lisbon, 21. studenog 2008.

104 O tome tko je sve umiješan u jednu međunarodnu trgovinsku transakciju, i tko sve popunjava obrasce v: P. Mallon, "Sea Transport: Electronic Contracts of Carriage – The Use of Contractual Structures to create an International Legal Framework", *Transport Law in the Electronic Age, IRU Symposium, Lisabon 1.10.2004*, http://www.iru.org/index/en_events_2004_lisbon, 21. studenog 2008.

105 Po teoriji izjave, ugovor se smatra sklopljenim onog trenutka kada je ponuđeni izjavio svoju

Za razliku od papirne, kod elektronske isprave teže je pratiti kasnije promjene. Mora se pronaći način da se elektronski podaci sačuvaju, da im se može ući u trag i da se u svakom trenutku pouzdano zna što je koja od ugovornih strana učinila po pitanju realizacije ugovornih obveza. Hoće li ovaj problem biti riješen pravljenjem neke vrste registara u kojima bi se vodila evidencija elektronskih poruka, kao što već postoje registri papirnih teretnih listova, još uvek je neizvjesno. Zapravo, u ovom trenutku nema podataka o tome kako se ovaj problem može pouzdano riješiti.¹⁰⁶

Posebno osjetljivo pitanje bila bi sudbina bilješki na poledini isprave, u slučaju izdavanja prenosivog teretnog lista, budući da računala ne prepoznaju lice i naličje dokumenta. Znači li to da bi ove bilješke praktično bile nemoguće u budućnosti? Ili će prenosive prijevozne isprave u potpunosti nestati? Vjerujemo da će u dogledno vrijeme biti pronađeno rješenje i za ovaj problem.

Prelaženje s papirnog na elektronski teretni list zahtjeva i odgovarajuću tehničku opremu.¹⁰⁷ U slučaju da pošiljatelj i primatelj ne posjeduju identične tehničke instrumente putem kojih bi bilo moguće realizirati međusobnu komunikaciju, elektronski teretni list ne bi bio ni moguć. Drugim rječima, i dalje bi se koristio klasičan, papirni teretni list. Prvi problem su, dakle, različiti softveri pošiljatelja i prijevoznika, odnosno primatelja robe. Stoga bi ovdje i dalje bio u upotrebi klasičan, papirni teretni list. Neki autori smatraju da tehnički problemi koje izaziva izdavanje elektronskog teretnog lista uvelike prelaze okvire jedne međunarodne konvencije te ih moraju rješavati specijalisti odgovarajućeg profila.¹⁰⁸

volju da prihvaća ponudu (npr. napisao pismo ponuditelju). Trenutak izjave ponuđenog uzima se danas kao trenutak zaključenja ugovora jedino u slučaju da je on svoju volju izjavio posredno, izvršenjem određene radnje. Ugovor je nastao onog časa kada je radnja poduzeta. Po teoriji otpremljanja – odašiljanja, ugovor je zaključen u trenutku u kome je ponuđeni poslao ponuditelju pozitivan odgovor na ponudu (npr. predao pismo pošti ili ga ubacio u poštanski sandučić) – englesko i američko pravo; Po teoriji prijema ugovor je zaključen onog trenutka kad je ponuditelj primio izjavu ponuđenog da prihvaća ponudu. Ugovor je zaključen čim je pismo ponuđenog prispjelo u poštanski sandučić ponuditelja. Ovo je stanovište prihvaćeno u zakonodavstvu i praksi najvećeg broja zemalja, između ostalog i Srbije i Hrvatske. Po teoriji saznanja, ugovor je zaključen u trenutku u kome je ponuditelj saznao da se ponuđeni suglasio sa ponudom. Kako je u velikom broju slučajeva teško utvrditi točan trenutak, onda se stajalište ove teorije praktično poklapa sa stajalištem teorije prijema. Prema: RADIŠIĆ Jakov, *Obligaciono pravo – Opšti deo*, Nomos, Beograd, 2004., str. 102.; V. Gorenc i sur.: *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, RRIF, Zagreb, 2005., str. 349.-351.

106 G. J. JIMENEZ SANCHEZ, 60 i dalje.

107 Mobilni telefon i PDA (Personal Data Assistant) su neophodan minimum za funkcioniranje ovog sistema.

108 C. FRESNEDO de AGUIRRE, F. AGUIRRE RAMIREZ, "International Carriage of Goods by Road in the Americas : Looking at Policy Aspects of a Revised Inter-American Convention", *Revue de droit Uniforme*, 1999, br. 1, 68.

9. TERETNI LIST U EUROPSKOJ UNIJI

Nadležnost Zajednice svodi se na zajedničku prometnu politiku, a ne na sam ugovor o prijevozu robe, tako da je teretni list u EU uređen međunarodnim konvencijama odn. nacionalnim propisima.¹⁰⁹ Nekoliko država članica EU odlučilo je da CMR konvenciju primjenjuje i na nacionalnoj razini, tako da je praktično ova Konvencija postala nacionalni zakon.¹¹⁰ Za papirni teretni list u kopnenom prijevozu važi sve ono što je već rečeno.

Elektronski teretni list u upotrebi je u unutarnjem cestovnom prijevozu u Nizozemskoj, ako je prijevoznik u mogućnosti pokazati papirnu verziju CMR teretnog lista.¹¹¹ Međutim, opće je poznato da belgijska policija često provjerava holandske kamione i vozače baš po pitanju posjedovanja papirnog teretnog lista, a kada ga nisu u mogućnosti pokazati, strogo ih kažnjava.

Da bi se elektronski teretni list mogao koristiti širom Europe potrebno je ispuniti dva prethodna uvjeta:

- da europski propisi omogućе korištenje elektronskih teretnih listova koji će pratiti robu u prijevozu;
- da primatelji širom Europe koriste iste tehničke standarde za elektronske teretne listove i isti softver za elektronski potpis.

Ne ulazeći u tehničke standarde i zadržavajući se na pravnim propisima, ne treba zaboraviti na postojanje jedne Uredbe (Reglement) iz 1960. koja zahtjeva postojanje prijevozne isprave.¹¹² Ta Uredba precizira obvezan sadržaj prijevozne isprave, izdavanje dva primjerka od kojih jedan prati robu, a drugi se čuva kod prijevoznika dvije godine računajući od dana prijevoza.¹¹³ Istina, nema preciziranja da isprava mora biti papirna ali je, s obzirom na vrijeme donošenja Uredbe, malo

109 O zajedničkoj prometnoj politici EU v: A. Đorić, "Budućnost zajedničke saobraćajne politike", *Strani pravni život*, 1-3/2002, 237-252.

110 CMR se već primjenjuje kao nacionalni zakon u Austriji i Belgiji, v: P. Csoklich, "CMR as National Law and Cabotage Law in Austria", *Revue de droit Uniforme*, 2006, vol. 3, 685-692, M. Tilche, "La CMR comme loi nationale et loi du cabotage en Belgique", *Revue de droit Uniforme*, 2006, vol. 3, 693.

111 Čl. 105. Besluit goederenvervoer over de weg (Kraljevskog dekreta o prijevozu robe cestom), *Stb. 1992, 197* i čl. 2 Regeling Vrachtbrief (ministrarske Uredbe o teretnim listovima), *Staatscourant 27.12. 2004, br. 250, 64.*

112 Reglement no 11 concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport, pris en execution de l'article 79, paragraphe 3, du Traite instituant la Communauté économique européenne, Sl. List 52 od 16.08.1960., str. 1121-1126. ili : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31960R0011:FR:HTML>, stranica posjećena 18. studenog 2008.

113 Čl. 6., st. 2.

vjerovatno da se elektronska isprava mogla uzeti u obzir. Ovdje bi odgovarajuću ulogu mogao odigrati Sud pravde EZ, ako bi dao tumačenje da se i elektronski teretni list može smatrati prijevoznom ispravom u smislu ove Uredbe.

Rješavanju ovog pitanja može se pristupiti i na drugi način. Moguće je da EZ pristupi konvenciji što bi automatski dovelo da uvođenja konvencije u unutarnjnji pravni sistem EZ.¹¹⁴ Tako je postupljeno u slučaju zračnog prijevoza.¹¹⁵ Istovremeno, to bi značilo da je osigurana i nadležnost Suda pravde EZ, kojom bi jedinstveno tumačenje bilo osigurano, što je neobično važno, jer je, i pored toga što je ova materija unificirana međunarodnim konvencijama, i dalje prisutan veliki disparitet u sudskoj praksi.

10. ZAKLJUČAK

U različitim vrstama prijevoza teretni list se nekada bitno razlikovao. Danas su, međutim, na razini međunarodnih konvencija razlike sve manje. Vrlo važno pitanje dokazne snage teretnog lista slično je riješeno u svim prijevoznim granama. Ovo osobito vrijedi za kopnene prijevoze, što je i normalno, imajući u vidu da su posljednje revizije međunarodnih ugovora iz kopnenog prijevoza uzele za osnovu CMR konvenciju.

I pored toga što su se razlike bitno smanjile, teretni list u cestovnom, željezničkom, zračnom, pomorskom i pravu unutarnje plovidbe ipak nije istovjetna isprava. Ostale su razlike koje su posljedica osobnosti svakog od ovih prijevoza.

Teretnim listom potvrđuje se sklapanje ugovora o prijevozu. Osim toga, on služi kao *prima facie* dokaz o sadržaju ugovora te o kvantitativnom i kvalitativnom stanju robe u trenutku kada ju je prijevoznik primio na prijevoz. S obzirom da podatke o robi u teretni list unosi pošiljatelj, odnosno krcatelj (ili ih unosi prijevoznik na zahtjev pošiljatelja), svi transportni propisi daju ovlast prijevozniku da u teretni list unese primjedbe (rezerve) u pogledu stanja robe i ambalaže prilikom njezina preuzimanja na prijevoz. Na taj način će prijevoznik na korisnika prijevoza prebaciti teret dokazivanja da se šteta dogodila za vrijeme prijevoza, što je jedna od pretpostavki za ustanovljenje odgovornosti prijevoznika.

Od trenutka kada dođe u posjed teretnog lista, primatelj je ovlašten raspolagati robom i na drugačiji način od onoga kako je ugovoreno između prijevoznika i pošiljatelja. To znači da ima ovlasti mijenjati ugovor o prijevozu.

114 Sve države članice EU pristupile su CMR Konvenciji - http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CM.html stranica posjećena 24. studenog 2008. godine.

115 29. travnja 2004. godine, EZ je predala instrumente ratifikacije ICAO za Montrealsku konvenciju iz 1999. godine., v: ICAO NEWS RELEASE PIO 05/04, <http://www.icao.int>, stranica posjećena 28. studenog 2008.

Niti jedan međunarodni izvor prava ne zahtijeva izdavanje teretnog lista kao pretpostavku valjanosti ugovora, pa bi takva rješenja trebala dosljedno prenijeti u nacionalna zakonodavstva Hrvatske i Srbije, osobito u željezničkom prijevozu.

U pogledu podataka koji se unose u teretni list, primjenjivi međunarodni i nacionalni propisi u pravilu taksativno određuju obvezne podatke koje teretni list mora sadržavati. Ti podaci se mogu podijeliti na one koje mora imati svaka isprava (npr. naziv isprave, mjesto i datum izdavanja, potpis(i)), zatim podatke o ugovornim stranama (kao i podatke o primatelju tereta) te podatke o bitnim elementima ugovora. Uz obvezne podatke strankama uvijek stoji na raspolaganju unijeti u teretni list i druge pojedinosti kada smatraju da je to važno i korisno, imajući osobito u vidu dokaznu snagu teretnog lista. S obzirom da su u svim granama transporta u širokoj uporabi obrasci teretnih listova, minimalna je mogućnost izostanka kojeg obveznog elementa teretnog lista. U svakom slučaju, nevaljanost teretnog lista ne utječe na valjanost ugovora o prijevozu.

Usvajanje Dodatnog protokola eCMR eksplicitno daje mogućnost izdavanja elektronskog teretnog lista u cestovnom prijevozu. I kod drugih vrsta prijevoza korištenje elektronskog teretnog lista ili elektronske izmjene podataka umjesto papirne isprave moguće je i pravno dopušteno. Na prvi pogled, moglo bi se reći da se sva dilema, koju trebaju razriješiti stranke ugovora o prijevozu, sastoji u odabiru korištenja papirnog ili elektronskog teretnog lista. I jedan i drugi oblik imaju svojih prednosti i nedostataka.

Dobro je što međunarodni propisi, a i oni domaći, daju mogućnost izdavanja elektronskog teretnog lista. Na nacionalnim zakonodavstvima je da dosljedno i kontinuirano slijede općeprihvaćena rješenja na međunarodnoj razini. Rješenja međunarodnih izvora prava su okvirna, u njima su pojedinosti uređenja elektronskog teretnog lista prepuštene nacionalnim zakonodavstvima i ugovornim stranama. To je ispravno rješenje. Pojedinosti će biti razrađene u skladu s pravnom kulturom, tradicijom i potrebama prakse u svakoj državi. Veliku ulogu odigrat će i profesionalci u ovom području, prije svih udruženja prijevoznika.

S obzirom na tradiciju izdavanja papirnih isprava, u jednom dužem periodu koji predstoji valja očekivati paralelno postojanje i papirnog i elektronskog teretnog lista. Potpuni prelazak na elektroničke prijevozne isprave dogodit će se ako i kada to bude zahtijevala transportna praksa, motivirana ostvarenjem ciljeva bržeg, ekonomičnijeg i efikasnijeg prijevoza, uvijek pazeći da ta važna promjena u najmanjoj mogućoj mjeri utječe na pravnu sigurnost osoba uključenih u prijevoznički posao.

Summary:

THE CONSIGNMENT NOTE (WAYBILL) IN INLAND, SEA AND AIR TRANSPORT

This article presents the consignment note (waybill) in inland, sea and air transport law, according to international conventions and national laws of Serbia and Croatia. In the introductory remarks, the authors define the consignment note, the different types of the consignment note and its principal functions. The subsequent analysis concerns: the issuance (number of copies and conditions of validity), the contents of the consignment note (mandatory data, other data and reserves) and the form of the consignment note (written and electronic). It is also shown how the consignment note is regulated under EU law. Due regard is given to the Additional Protocol on CMR convention (eCMR), which concerns the electronic consignment note.

The aim of the article is to present a profound and comprehensive comparative analysis of the current legal situation with regard to the consignment note.

Key words: *consignment note (waybill), transport (carriage) of goods, eCMR, UR CIM, CMNI, 1999 Montreal Convention, 1929 Warsaw Convention, CMI Uniform Rules for Sea Waybills.*

