

*Др Душанка Ђурђевић, редовни професор
Правног факултета у Новом Саду*

ПРЕВОЗНЕ ИСПРАВЕ¹

Сажетак: *Превозне исправе које се дуго користе у националном и међународном саобраћају су коносан и товарни листи. Товарни листи је према међународним изворима нејеносива исправа, за разлику од коносмана, али према бројним националним прописима товарни листи може добити под одређеним условима својство хартије од вредности. Новина у међународним транспортним документима је могућност издавања превозних исправа у електронској форми. Разматрана су решења у Роттердамским правилима из 2009. године., Додатном протоколу на CMR из 2008. као и другим међународним изворима.*

Кључне речи: *коносан, товарни листи, Роттердамска правила, Додатни протокол на CMR, COTIF, CMNI, Монреалска конвенција 1999, Једнообразна правила зајморски товарни листи*

У свакој грани саобраћаја приликом међународног превоза робе долази до издавања одговарајућих докумената којима се олакшава не само правно регулисање међународног транспорта робе, него истовремено и обављање низа других комерцијалних и правних радњи. Посебан значај има издавање превозних докумената и ради регулисања других уговорних односа, не само уговора о међународном превозу робе, а нарочито односа код дистанцине купопродаје у спољној трговини и код плаћања документарним акредитивом. У међународном транспорту робе се углавном издају коносани (теретнице) и товарни листови. Коносан се најчешће издаје у међународном поморском саобраћају, а делимично и у речном саобраћају.

¹ Рад је посвећен пројекту *Теоријски и практични проблеми у стварању и примени права (ЕУ и Србија)* који финансира Правни факултет у Новом Саду.

Товарни листови се појављују у свим другим гранама саобраћаја, а делимично и у речном саобраћају. Основна разлика између коносмана и товарног листа је у томе што коносман представља хартију од вредности, док товарни листови, најчешће, немају та својства. Товарни лист је, по правилу, непреносив и не представља робу. За разлику од товарног листа, теретница (коносман) је хартија од вредности, преносива је и представља робу. Друге превозне исправе као што су потврда о пријему, рачун за купљену робу и слично, немају особине товарног листа и с њиме се не могу изједначавати.²

Коносман (bill of lading)

Коносман је исправа којом бродар потврђује да је примио одређену робу на брод ради превоза и предаје овлашћеном примаоцу теретнице, уз услове који су у њој наведени. Коносман има троструку функцију: 1) њиме се потврђује постојање уговора о поморском превозу; 2) он служи као доказ да је роба која је у коносману наведена примљена ради превоза; 3) њиме се утврђује обавеза бродара да ће робу по извршеном превозу уручити имаоцу исправе.

Дужност је бродара да изда коносман на захтев крцатеља када укрцај терета буде завршен. Коносман је хартија од вредности која може да гласи на име, по наредби или на доносиоца.

Коносман представља писмену исправу са својствима хартије од вредности којом бродар или заповедник брода потврђује пријем терета на брод и то оног терета који је назначен у коносману и то у онаквом спољном стању које је назначено у коносману. Ово потврђивање пријема терета на брод се надовезује на обавезу бродара да превезе тај терет онако како је то у коносману означено. Такође се бродар коносманом обавезује да ће терет у луци искрцаја предати оном лицу које се у луци искрцаја буде исправно легитимисало коносманом.

Коносман је најважнија исправа у поморском превозу робе, јер се њиме омогућује комерцијално искоришћавање терета у превозу, мада је терет одсутан са тржишта. Коносман не замењује уговор о поморском превозу, али може бити доказ да је тај уговор закључен.

² Видети више : Selvig, *Through Carriage and on Carriage by Sea*, American journal of Comparative Law 1979, Malcolm Clark, *Transports documents: their transferability as documents of title, electronic documents*, Lloyd s Maritime and Commercial Law Quaterly, 2002, Kumpan A. J. Marin, *Teretni list u kopnenom, pomorskom I zračnom prijevozu*, Поредбено поморско право в. 48, 163, Грабовач И. *Превозно уговорно право*, Хрватска Сплит 1999., Царић, С., Јанковић, И., Трајковић, М., Ђурђевић, Д.: *Саобраћајно право*, Нови Сад, Ч.Пејовић, Идентитет пријевозника код уговора о тиме charteru, Упоредно поморско право број 38 (1996) 1-4.

Правило је да се коносман попуњава на основу података крцатеља. Уколико постоји оправдана сумња да подаци које је навео крцатељ о врсти терета, ознакама на терету, количини терета нису тачни или потпуни, а ако бродар нема могућности да проверава тачност тих података приликом укрцавања, бродар треба да у коносман унесе образложене примедбе. Ако тако не поступи, сматраће се да је преузео онакав терет какав је означен у коносману, па је, према томе, одговоран да примаоцу преда такав терет.

Бродар је дужан да на захтев крцатеља изда више примерака коносмана, уз обавезу да на сваком примерку означи укупан број издатих примерака. Садржина коносмана је прописана одговарајућим прописима. Ради се о обавезним подацима о крцатељу, бродару, броду, товару, његовом спољном стању, превозу, подацима из уговора о превозу итд. Коносман обавезно потписује бродар, али га у пословној пракси често потписује и крцатељ.³

Врсте и пренос коносмана

Постоје различите класификације коносмана у зависности од тога који се критеријум узима као одлучујући.

У зависности од тога да ли је коносман на име, по наредби или на доносиоца, пренос теретнице је различит. Тако се коносман на име преноси цесијом, што није уобичајено, јер није подобно за лаку циркулацију. Коносман по наредби се преноси индосаментом, а на доносиоца простом предајом и ова два облика преноса коносмана су погоднија за трговински промет и много се више користе.

Према моменту издавања теретнице разликује се теретница „укрцано“ од теретнице „примљено на укрцај“, која је у извесном смислу привремена и треба да буде замењена теретницом „укрцано“. У вези са евентуалним примедбама које се уносе у теретницу у погледу стања робе и амбалаже разликују се „чиста“ и „нечиста“ теретница. Чист коносман не садржи било какве примедбе о стању терета, док нечиста садржи примедбе бродара на спољно стање терета укрцаног на брод. Ово разликовање је од великог значаја, нарочито код међународног плаћања, поготово путем документарног акредитива, јер је веродостојна исправа само чист коносман.

Својство коносмана као хартије од вредности омогућава кориснику превоза да обавља низ правних радњи у вези са робом као што је продаја робе, њено залагање, иако терет није стигао у место одредишта, дакле, ван државине је корисника превоза.

³ Више: И. Грабовач, Д. Боланча, Проблематика међународне регулативе пријевоза ствари морем (приједлог унификацијског усклађивања), Поредбено поморско право, 40(2001), Ч. Пејовић, Превозне исправе у поморској пловидби, докторска дисертација, Kyoto, 1989.

Доказна снага коносмана

У реализацији поморског превоза робе могу настати две врсте одговорности.

Једна је одговорност бродара за чување ствари предатих на превоз, тзв. одговорност *ex rescripto*, која настаје на основу уговора о превозу, док је други вид одговорности, тзв. одговорност *ex scriptura*, одговорност на основу теретнице која настаје издавањем теретнице.

Одредбе уговора о превозу и теретнице могу да се разликују и због тога је значајно разликовање ове две врсте одговорности.

На основу уговора о поморском превозу регулише се одговорност бродара према наручиоцу посла, крцатељу, као уговорној страни. У случају неслагања података о терету, теретница је само један од доказа о пријему робе и њеним карактеристикама, али се могу користити и сва друга доказна средства, јер се ради о односу међу уговорним странама. У овом случају се ради о одговорности *ex rescripto*.

Одговорност на основу теретнице се назива одговорност *ex scriptura* и настаје издавањем теретнице, а значи одговорност бродара према примаоцу, тј. сваком законитом имаоцу теретнице. Иако се теретница издаје на основу уговора о превозу, она је самосталан правни акт у односу на уговор и треће лице, тј. законити ималац теретнице, а то је најчешће прималац робе, своја права изводи из теретнице а не уговора о превозу у чијем закључивању и није учествовао. Законитом имаоцу теретнице роба се мора испоручити у складу са наводима из теретнице о врсти, количини и стању, У рукама законитог имаоца теретнице ова хартија постаје апстрактна и бродар не може користити друга доказна средства него мора испоручити робу према условима из теретнице. У овом случају долази до пуног изражаја строгост одговорности *ex scriptura*. Једина могућност да делимично ублажи ову строгост је да бродар унесе примедбе у теретницу у вези са стањем робе и амбалаже и учини теретницу нечистом, што је чини непогодном за неке трансакције, нпр. плаћање путем документарног акредитива.

Најједноставније речено, одговорност *ex rescripto* је одговорност бродара према крцатељу која настаје на основу уговора о превозу, при чему је теретница само један од доказа о пријему и карактеристикама робе.

Одговорност *ex scriptura* је одговорност из теретнице и значи одговорност бродара законитом имаоцу теретнице који по правилу није уговорна страна (прималац) и мора да му испоручи робу према стању наведеном у теретници, при чему бродар нема право да доказује примаоцу да терет не одговара наводима у теретници, осим ако се ради о нечистој теретници. Прималац зато може да истиче само приговоре из теретнице, а не може истицати приговоре из уговора о превозу, јер није уговорна страна.

Скраћени облик теретнице

Због важности коју теретница има у поморском превозу, њена сложеност, велики број података, већи број оригинала и могућ врло велики број копија, наметнули су потребу да се она поједностави. Тако се појавио скраћени облик теретнице (Short Form Bill of Lading). Ради се о кратком изводу из редовне теретнице који садржи све податке који се односе на укрцану робу, али је изостављен велики број клаузула које иначе садржи теретница. Скраћена теретница обично садржи напомену да се на њу односе све клаузуле иначе садржане у стандардној теретници.

Електронска теретница

Потреба увођења електронске теретнице у складу је са општом тенденцијом замене традиционалних исправа електронским облицима.

Електронска теретница садржи исте податке о терету као и класична, али није на папиру него је у виду електронског записа.

Код класичне теретнице најважнији подаци о терету који се превози уписују се у унапред одштампан формулар који превозилац потписује и шаље поштом примаоцу, док се код електронске теретнице ови подаци уносе у компјутер и електронским путем шаљу примаоцу.

У одговору на питања да ли електронска теретница може успешно да замени класичну, ствари нису потпуно јасне. Што се тиче њене функције доказног средства о закљученом уговору о превозу и роби која је примљена на превоз, она је подједнако успешна као и класична. Међутим, проблем настаје код традиционалне функције теретнице као хартије од вредности. Да би се ова функција остварила исправа мора бити у физичком поседу, што није случај са електронском теретницом.

Осим тог доказна снага теретнице је донекле проблематична, јер теретница да би била доказ мора да буде у физичком поседу, а она се налази у меморији компјутера. Компјутерски принт има доказну снагу копије исправе и његову прихватљивост као доказног средства мора да утврди суд.

У манипулисању електронском теретницом могуће су намерне или случајне грешке упадом у компјутерски систем. Осим тога, чињеница је да електронска теретница не садржи ни потпис превозиоца којим се код класичне теретнице гарантује тачност унетих података.

Све ово говори о томе да употреба електронске теретнице има неких неспорних предности, али и недостатке у односу на класичну теретницу.

Значајни су напори СМІ на решавању ових проблема кроз Правила СМІ о електронској теретници из 1990. године, у којима су, између осталог, проблеми везани за непостојање физичког посуда теретнице решени

делимично установљавањем поверљивог кључа који имаоцу омогућава приступ компјутерским подацима.

Правила Међународног поморског одбора СМІ за електронске теретнице из 1990. године.⁴ Уважавајући све директније захтеве за замену папирних исправа електронском разменом података, јер је употреба компјутера довела до револуционарних промена, усвојена су Правила за електронске теретнице. Примена ових правила се уговара, тј. у потпуности се заснивају на споразуму странака. Прихватајући ова Правила уговорне стране сматрају електронске податке изједначеним с писменим обликом, кад год се такав облик тражи према прописима или обичајима. Но, без обзира на ову одредбу, меродавно право може поставити захтев у погледу облика којима електронска размена података неће бити довољна. У сваком случају ова правила пружају одређени ниво сигурности за кориснике електронских преноса.

Товарни лист (waybill)

Товарни лист је исправа којом се потврђује да је закључен уговор о превозу робе и да је роба примљена на превоз, а на основу кога се превозилац обавезује да преда робу лицу означеном у том документу. Користи се у свим видовима саобраћаја, железничком, друмском, речном, поморском, ваздушном и комбинованом превозу.

У пракси се најчешће праве разлике између унутрашњег и међународног товарног листа у појединој грани саобраћаја. Спорно је да ли је таква пракса оправдана, јер се све чешће појављују јединствени пословни обраци товарних листова који се на исти начин примењују у унутрашњем и међународном транспорту робе.

Друга веома значајна тенденција на међународном плану је усмерена ка упрошћавању садржине товарних листова. Поједини товарни листови су до те мере сложени да то омета нормално правно регулисање међународног транспорта робе. Упоредо са тенденцијом упрошћавања садржине товарних листова појављује се и настојање, у складу са потребама у спољнотрговинској размени, да се товарни лист издаје у све већем броју примерака. Слично је и са коносманом, код кога се често не издаје само већи број копија, него и повећан број оригинала, као уосталом и код појединих врста товарних листова. Ова појава је израз све разноврснијих и сложенијих односа у спољнотрговинској размени, као и честих потреба да се у исто време товарни лист или коносман могу употребити у различите сврхе.

Најновија тенденција је издавање електронских превозних исправа.

⁴ СМІ Uniform Rules for Sea waybills Paris, 1990. Упоредно поморско право 129-130 стр. 75.

Извори

За међународни друмски превоз робе релевантна је Конвенција о уговору за међународни превоз робе друмом **CMR** из 1956. са Протоколом из 1978.⁵ 2008. године, усвојен је Додатни протокол на **CMR** конвенцију (**eCMR**) - којим се даје могућност издавања електронског теретног листа 2008.⁶

CMR се не бави питањем преносивог товарног листа. Општеприхваћено становиште је да је товарни лист према **CMR** непреносива исправа. Нема препрека, међутим, да се у међународном друмском саобраћају изда и преносив товарни лист ако се уговорне стране о томе споразумеју, применом одредби меродавног националног права. Товарни лист је **prima facie** доказ о томе да је закључен уговор о превозу о условима уговора и о пријему робе од стране превозиоца. Ако превозилац није унео резерве у товарни лист, претпоставља се да су роба и амбалажа у добром спољном стању у тренутку пријема.

Међународни железнички превоз робе је правно регулисан Конвенцијом о међународним железничким превозом **COTIF** из 1980. године.⁷ У чл. 6 **COTIF**-а су предвиђена правила о карактеру товарног листа.

Уговор о превозу мора се потврдити товарним листом који је у складу са јединственим моделом. Међутим, недостатак, неисправност или губитак товарног листа неће утицати на постојање или ваљаност уговора који остаје подвргнут Једнообразним правилима.

Потписују га пошиљалац и превозилац а потпис се може заменити на неки одговарајући начин. Издаје се у два примерка и то за сваку пошиљку. У случају превоза који улази на територију ЕУ или територију где вази заједнички поступак за превоз, свака пошиљка мора бити пропраћена товарним листом који испуњава услове предвиђене у чл. 7. у садржини товарног листа.

Међународно удружење превозника утврђује јединствени модел товарних листова. Товарни лист се може испоставити електронским путем. Члан 7. наводи бројне елементе које товарни лист треба да садржи.

Новина је да је пошиљалац одговоран у погледу појединости које се уписују у товарни лист ако је пропустио да уписе ставке које прописује **RID**.

⁵ Сл. лист ФНРЈ Међународни уговори и други споразуми 11 -58 године (Србија ратификовала).

⁶Protocol is an Additional Protocol to the UNECE Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)., <http://unece.org/trans/conventn/lagalinst-27OLIRT-eCMR.html>

⁷Сл. лист СФРЈ 8-84 и Протокол о изменама **COTIF**1999. Сл. гласник RS102-07.(оба је Србија ратификовала).

Као и у случају пртљажнице и за товарни лист је предвиђено да је прима *faciæ* доказ о закључењу и условима уговора о превозу и преузимања робе од стране превозиоца. Међутим, товарни лист неће бити доказ у случају да садржи разумне примедбе. Разлог за примедбе може бити ако превозилац нема одговарајућа средства како би испитао да ли пошиљка одговара ставкама у товарном листу.

Поред конвенције COTIF која се примењује на железничке превозе у европским земљама, постоје и два међународна споразума о железничким превозима робе и путника и пртљага за источноевропске земље и неке земље Азије. Ради се о Споразуму о међународном железничком робном саобраћају SMGS 1951. године који је у виси наврата мењан. Међународни железнички превоз путника и пртљага се регулише Споразумом о међународном путничком саобраћају 1951. Оба споразума су донета у оквиру Организације за сарадњу железница OSZD и примењују се између држава чланица као и у саобраћају са државама које их примењују на основу уговорна односно тарифа.⁸ У саобраћају између наше државе и држава бившег Совјетског савеза као и Кине, Монголије и примењују се наведени споразуми на основу уговора односно тарифа.

SMGS уређује директан међународни железнички саобраћај у превозу робе између железница држава које су закључиле овај споразум⁹

Централни државни органи који су закључили овај споразум, доносе уз њега и пратеће прописе одн инструкције а све то вази само за железнице и не регулише правне односе између корисника превоза и железнице.

Наша земља примењује Конвенцију COTIF на превозе између наше земље и европских држава које су ратификовале Конвенцију COTIF. Превоз са Русијом је регулисан трипартитним уговором Југославија - Русија - Мађарска на основу кога је омогућено директно отпремање робе а на превоз се примењује одредбе SMGS.

Проблем међународног железничког превоза између земаља потписница само конвенције COTIF са земљама говорницама споразума SMGS и SMPS није решен. Нема директног превоза на основу једног уговора о превозу између држава потписница само споразума SMGS тј. SMPS са државама које су прихватиле само Конвенцију COTIF. Међународни железнички превоз између ових држава се врши на основу два самостална уговора о превозу, један је регулисан по конвенцији COTIF а други према споразуму SMGS односно SMPS. Због тога се ови проблеми често решавају на регио-

⁸ Ови споразуми доступни на сајту <http://www.lawrussia.ru/>

⁹ SMGS су потписали представници надлежних министарстава односно централни органи следећих држава: Азербејџан, Белорусија, Бугарска, Вијетнам, Грузија, Иран, Казахстан, Кина, Кореја, Киргизија, Летонија, Литванија, Молдавија, Монголија, Пољска, Русија, Таџикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украјина, Естонија.

налном нивоу закључивањем партикуларних споразума. (Као што је учинила наша земља, Турска, Сирија, Либан, Ирак, затим СССР и Финска, СССР и СФРЈ у транзиту преко Мађарске, СССР и Аустрија). Мада је Русија била један од првих потписника прве међународне конвенције о превозу робе железницама 1890 СИМ, после првог светског рата СССР није висице ратификовао ове конвенције.

Због тога посебан практичан значај има **Приручник за товарни лист СИМ/SMGS** који се примењује од 2006. године. Он представља алтернативно решење у односу на класичан транспортни систем са поновним преписом товарног листа SMGS на товарни лист СИМ или товарног листа СИМ на товарни лист SMGS на месту реекспедиције. Примена товарног листа СИМ SMGS је предвиђена чланом 6. COTIF и чланом 6, 11 SMGS. Овај приручник садржи између осталог узорак товарног листа СИМ SMGS и одредбе које се односе на његову примену. Тако на пример садржи заједничке одредбе за товарни лист у папиру и електронској форми, узорак товарног листа у папирној и електронској форми који је у складу са Споразумом о размени података у електронској форми у међународном железничком робном саобраћају Споразум EDI (Electronic Data Interchange)

За превоз унутрашњим воденим путевима релевантна је Конвенција о уговору о међународном превозу робе унутрашњим пловним путевима **CMNI** из 2000. године, ступила на снагу 2005. а Србија те исте године ратификовала.¹⁰

У међународном ваздушном саобраћају дуго времена је важио тзв Варшавски систем заснован Конвенцији за изједначавање неких правила о међународном ваздушном превозу 1929 тзв. Варшавска конвенција са протоколима и то Хашким протоколом из 1955 и Монреалским протоколом бр. 4 из 1975 који је ступио на снагу тек 1998. (наша земља ратификовала Варшавску конвенцију и Хашки протокол). Ступањем на снагу Конвенције за изједначавање неких правила у међународном ваздушном превозу из 1999. а то се догодило 2003. (**Монреалска конвенција 1999.**) замењују се систем Варшавске конвенције са протоколима. Монреалска конвенција је постала саставни део права Европске уније, јер је ЕЗ још 2003. као ентитет поднела инструменте за ратификацију Монреалске конвенције.¹¹

За поморски превоз је у низу међународних конвенција последња која је ступила на снагу Конвенција УН о превозу робе морем из 1978. (тзв. **Хамбуршка правила**). Ступила је на снагу 1992. године а наша земља је

¹⁰ Sl. glasnik RS/ 2005. тзв. Будипештанска конвенција.

¹¹ CLARKE Malcom A., Will the Montreal Convention be able to replace the Warsaw System and what the changes be? Transportrechts, Jahrgang 26, 11/12, 2003.

није ратификовала и није је прихватио значајан број великих трговачких земаља чиме би се остварио прави смисао унификације. У члану 18. се уређује само питање превозних исправа а које су другачије од теретнице и констатује да су такве исправе потврде о томе да је закључен уговор о превозу морем и да је превозилац преузео робу како је у њој описано.

Делимично је питање товарног листа регулисано у члану 6 Међународне конвенције за изједначавање неких правила о теретници из 1924. са протоколима из 1968. и 1979. Начелно се допушта примена поморског товарног листа. (**Хашко Висбијска** правила, Србија ратификовала 1979.)¹²

Ротердамска правила из 2009. су најновији документ којим се уређује материја уговора о превозу море. У оквиру UNCITRALa је донета **Конвенција о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем тзв Ротердамска правила.** Њен циљ је био да се уреди област међународног поморског права с обзиром на чињеницу да се упоредо примењује vise међународних конвенција. Поред Хашке конвенције са Протоколима примењује се и Хамбуршка конвенција. Сматрало се да се доношењем Ротердамских правила осавременује правно регулисање поморског превоза (електронски записи, императивност одредби о одговорности за обе уговорне странке...), мада су нека од решења из претходних конвенција унета. Ротердамска правила се неће примењивати само на међународни превоз робе морем, него и на копнени превоз кад се превоз једним делом обавља и морем.¹³

Ротердамска правила нису ступила на снагу и изложена су бројним критикама, па се сматра да у скоријој будућности неће постати релевантан извор права. Најжешћи критичари су из Уније друмских транспортера RUK који сматрају да се под изговором унификације поморског права путем Ротердамских правила нарушава јединство постојећих прописа у области друмског саобраћаја и ствара неравноправност између транспорта копно-море и транспорта искључиво копно.¹⁴

Од докумената која немају карактер међународне конвенције за правно регулисање товарног листа у поморском превозу значајна су **Јединствена правила СМІ за поморски товарни лист из 1990.** године, донета у Паризу од стране ICC.¹⁵ Примењују се када их уговорне стране уговоре у

¹²Као нацрт докумената који регулисе ову материју треба имати у виду и Documents under the UNCITRAL Draft Instrument on Carriage of Goods by Sea, Johan Scheling, <http://www.scandinavianlaw.se/pfd/46-9.pfd>

¹³ William Tetley, Summary of Some General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules) <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw>.

¹⁴Весна Скорупан Wolff, Поредбена анализа Хашких и Ротердамских правила, Поредбено поморско право, vol 49, no 164 2010 стр. 202.

¹⁵ CMI Uniform Rules for Sea waybills, Paris 1990, Упоредно поморско право 129-130, стр. 75.

уговору о превозу у коме није издата теретница. Због аутономног карактера Јединствених правила, императивне одредбе међународних конвенција и националних извора имају предност у примени.

У одговору на питање зашто су донета Јединствена правила за поморски товарни лист, потребно је имати у виду чињеницу да је класична поморска теретница већ дуго година представља најважнији докуменат у поморском превозу, а велика јој је улога у међународној трговини, нарочито у плаћању путем међународног документарног акредитива. Међутим, у савременим условима транспортног права, када је напредак технологије поморског превоза знатно скратио време потребно за обављање превоза, у већем броју случајева употреба теретнице се показала као непотребна. У настојању да се избегну проблеми везани за све чешћу појаву да брод стигне пре теретнице у луку, као и многи случајеви превоза фалсификовањем исправе, у поморској пракси се почело практиковати коришћење такве исправе која би, бар донекле, искључила наведене опасности везане за издавање теретнице, те је тако уведен поморски товарни лист, који због своје правне природе, а то је потврда о пријему робе а не хартија од вредности, нема све функције као теретница. Пошто нема својство хартије од вредности, не садржи право на предају терета, нити било које друго право на терету, што смањује ризик губитака или крађе исправе. Предаја терета није условљена презентацијом товарног лиса. Јединствена правила СМІ за поморски товарни лист ће се применити кад буду прихваћена уговором о поморском превозу.

Јединствена правила се могу применити и онда кад се ради о мулти-модалном (мешовитом) превозу у који је укључе и поморски превоз.

За комбиновани превоз који се заснива на посебном уговору о превозу у коме учествују најмање два превозиоца различитих врста превоза, издаје се посебна превозна исправа. Уместо више одвојених превоза који се заснивају на посебним уговорима о превозу и посебним превозним исправама, мултимодални превоз нуди превоз “од врата до врата” на основу јединственог уговора и јединствене превозне исправе.

Конвенција о међународном мултимодалном превозу из 1980. још није ступила на снагу, што говори о малим очекивањима привредника од ње. И чл 5. ст.1. је предвиђено да предузетник комбинованог превоза после преузимања робе издаје исправу комбинованог превоза, која може бити издата као преносива и непреносива исправа, према избору наручиоца. Дуго времена су у пракси била у употреби **Једнообразна правила за исправе комбинованог превоза** које је донела Међународна трговинска комора 1975. ICC Rules 1975. као необавезујућа правила која уговорне стране могу да уговоре. У њима је била предвиђена могућност да се изда преносива

или непреносива превозна исправа. Циљ ових правила је био да се примењују док Конвенција о међународном мултимодалном превозу не ступи на снагу, али како она није до сада а вероватно и неће ступити, значај ових Правила је велики. Ова Једнообразна правила су прихваћена у већини превозних исправа које се користе у мултимодалном превозу.

Најновија су **Правила UNCTAD за исправе о мултимодалним транспортним извешајима из 1991.**¹⁶ у којима је предвиђено да исправа у мултимодалном превозу може бити товарни лист. UNCTAD ICC Правила за документа у мултимодалном превозу су инкорпорисана у мултимодална транспортна документа као што су FIATA FBL из 1992. и MULTICON 1995. Осим тога међународна организација FIATA је донела документа за мултимодални транспорт као што су FWB-теретни лист из 1997. године, који није хартија од вредности, MULTIDOC–теретница за мултимодални транспорт из 1995. године и MULTI WAYBILL–бродски товарни лист из 1995.године. Ови документи за мултимодални транспорт садрже одредбе о одговорности оператора у мултимодалном транспорту, ограничење одговорности оператора, износ возарине и упутства за превоз опасног терета.

Карактеристике товарног листа

Товарни лист је исправа којом се потврђује да је роба примљена на превоз и да је закључен уговор. Није и не може да замени уговор о превозу, али може бити доказ о постојању и садржини уговора о превозу. Непостојање или неваљаност товарног листа не утиче на ваљаност самог уговора о превозу. Изузетак од овог је правно регулисање железничког превоза робе у Србији што се сматра застарелим решењем које би требало изменити.

У Закону о уговорима о превозу у железничком саобраћају 1995. године¹⁷ је предвиђено да је уговор о превозу закључен када превозилац прими робу са товарним листом што потврђује стављањем печата на товарни лист. Из ове законске одредбе произилази да је уговор реалан и формалан. Ово решење није у складу са међународним правилима предвиђеним у COTIF- у из 1999. (мада је било предвиђено у COTIF-у из 1980) и требало би га изменити у нашем закону и усагласити са опште прихваћеним ставом о неформалној и консенсуалној природи уговора и карактеру товарног листа.¹⁸

¹⁶ ICC Rules, 1975, ICC Publication No 298; (UNCTAD / ICC RULE for Multimodal transport, Documents 1991 - ICC publication no 481.

¹⁷Сл. лист СРЈ 26/95 чл. 31.,ст. 2.

¹⁸ А. Кумран, Ј.Марић, Теретни лист у копненом, поморском и зрачном пријевозу, Поредбено поморско право год. 48 (2009) 163 , стр. 57-83.

У погледу правне природе сустинска је разлика између теретнице и товарног листа, јер је теретница хартија од вредности а товарни лист по правилу није. Теретница је преносива и представља робу а товарни лист није преносив и не представља робу. Мада су бројне предности исправе која има својство хартије од вредности, пре свега у могућности законитог имаоца исправе да правно располаже са робом дакле да је продаје или за-лазе иако нема државину над њом, и товарни листови имају неких предности у функционисању у односу на теретнице. Предност товарног листа у односу на теретницу је у једноставнијем и бржем поступку преузимања робе. Прималц робе у ситуацији кад је издат товарни лист не мора при преузимању робе да се легитимише оригиналом исправе што је случај код теретнице. Довољно је да прималац докаже свој идентитет па да је заповедник дужан да му преда робу. На тај начин се решава проблем немогућности преузимања терета у одредишној луци због кашњења документације (кад брод стигне пре докумената).¹⁹

Улога товарног листа је посебно важна на релацији превозица, корисник, прималац јер ималац права може располагати пошиљком само ако располаже оригиналним примерком товарног листа. Тако се товарним листом доказује идентитет имаоца права (примаоца робе). Осим тога значај товарног листа је и у ситуацији када из неког разлога треба изменити уговор о превозу. Све измене уговора се уносе у товарни лист тако да је он доказ о садржини уговора.

Товарни лист има улогу и у међународним плаћањима. Тако ако се плаћа путем међународног документарног акредитива Једнообразна правила и обичаји за документарни акредитив из 2007. године предвиђају да поморски товарни лист (непреносив) јесте прихватљив за банке ако га је издао превозица а потписали га превозица и заповедник и ако из исправе произилази да је роба укрцан на брод наведена у исправи.²⁰

Врсте товарног листа

Уобичајена је подела товарних листова према врстама превоза, тако да се може говорити о товарним листовима у друмском железничком, ваздушном, превозу унутрашњим воденим путевима, поморском и мултимодалном превозу.

Осим тога значајна је подела и на непреносиве што је правило али и преносиве товарне листове. Постоји могућност да товарни лист добије својство хартије од вредности и он тад представља робу и преноси се по

¹⁹ Драго Павић, Поморско имовинско право, Сплит 2006. стр. 207.

²⁰ А. Кумпан, Ј. Марин, Теретни лист у копненом, поморском и зрачном пријевозу, Поредбено поморско право 48 (2009), 163, стр. 57-83.

правилима која важе за хартије од вредности. Услов да дође до издавања преносивог товарног листа је да се уговорне стране сагласе о томе. Без обзира на ту могућност у пракси се преносиви товарни листови ретко издају, највероватније због тога што се повећава одговорност превозиоца кад исправа добије својство хартије од вредности .

Законска могућност издавања преносивих товарних листова је предвиђена углавном националним прописима . Тако у нашим посебним законима који регулишу поједине врсте превоза је дата таква могућност.²¹

Међународне конвенције се не баве регулисањем преносивог товарног листа. Тако CMR, COTIF а и остали међународни документи не познају преносиви товарни лист и немају одредбе о таквим могућностима, али то не значи да се у пракси не могу издати применом одредби меродавног националног права које дају ту могућност, уколико се обе странке о томе сагласе. У пракси је преносиви товарни лист изузетак.²²

Основно је правило да за истинитост и уредност података који се уносе у товарни лист одговара оно лице које их је унело у товарни лист. Пошто највећи број података уноси пошиљалац он је најчешће одговоран за тачност и уредност товарног листа. Превозилац има право да провери да ли пошиљка одговара подацима у товарном листу. Тако ако је превозилац у товарни лист унео образложену примедбу у погледу робе товарни лист, као и теретница може бити чист или нечист када је с примедбама.

Папирна и електронска форма товарног листа

Од самог почетка употребе електронске комуникације у превозу ствари у међународном саобраћају, јавила се потреба да се ова област правно регулише на међународном нивоу и то са циљем да се електронске исправе изједначе са писменим. Електронска размена података је врло сложен проблем у за правно нормирање.²³ У пракси се јављају проблеми електронског потписа, ауторизације података на електронском медију, пренос и заштита података, чување података и њихова доступност.

Од како је електронска обрада података постала свакодневница у области превоза, било је потребно да се у праксу уведе а конвенцијама и

²¹ Чл. 62-75 Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају, Сл лист СРЈ 26/95; чл. 39-40 Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, Сл. лист СРЈ 26/95, чл. 58-61 Закона о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, Сл. лист СРЈ 12/98, 15/98; чл. 535-553 и 554-560. Закона о поморској и унутрашњој пловидби, Сл. лист СРЈ 12/98, 44/99 ,73/2000).

²² Царић С., Трајковић М., О преображају превозних исправа у хартије од вредности, Разматрања о правном регулисању саобраћаја, Зборник радова , Београд 1976. стр. 38-48

²³ Malcolm Clarke, Transport documents: their transferability as documents of title, electronic documents; Lloyd s Maritime and Commercial Law Quarterly 2002 , p 356-359)

законима регулише могућност издавања товарног листа у електронској форми. Поред те могућности задржана је и она да се издаје класичан папирни товарни лист. Садржај папирног товарног листа је одређен међународним и националним прописима

Образац товарног листа по правилу утврђује удружење превозилаца заједно са удружењима корисника услуга и надлежним царинским органима. У погледу правног регулисања електронског товарног листа ситуација је следећа:

Усвајањем Додатног протокола на CMR конвенцију из 2008. године дата је могућност уговорним странама да издају товарни лист у електронској форми у друмском превозу, при чему су регулисани основни појмови електронске комуникације, електронског товарног листа и електронског потписа.²⁴

Електронски товарни лист се издаје електронском поруком а може га издати превозилац, пошиљалац или било које друго лице које је заинтересовано за уговор на који се примењује CMR. Електронски товарни лист има исту правну снагу као и папирни товарни лист и садржи и исте податке као и папирна варијанта.

У области железничког саобраћаја електронски товарни лист је регулисан је тек ревизијом COTIF из Виљнуса 1999. године, где је само у члану 6. ст. 9 предвиђено да се товарни лист, као и његов дупликат, могу издавати у електронском облику .

У унутарњој пловидби у члану 11. ст. 2 CMNI конвенција на изванредан начин предвиђа могућност електронског потписа. Не говори се о електронском товарном листу али је дата могућност размене информација електронском разменом података. Чак и да се тумачи да Конвенција не регулише могућност издавања електронског товарног листа, он се у овој форми може издати у међународном речном саобраћају применом одредбе CMNI о упућивању на меродавно национално право које такву могућност познаје. (Чл. 29 и 11. ст. 2 CMNI).У поморском саобраћају је могућа такође размена електронских података.

Нова UNCITRAL-ова Конвенција о уговорима о међународном превозу ствари у цијелости или деломично морем, из 2009., тзв. Ротердамска правила, познају преносиве и непреносиве превозне исправе у папирном или електронском облику (тзв. електронички превозни запис), које служе као доказ о пријему робе и садржају уговора о пријевозу. Ротердамска правила садрже савремена решења за превозне исправе признајући и исправе у писаној и електронској форми. Оно што је неспоран квалитет Ротердамских правила је решење о електронском запису, јер садржи детаљне одредбе о електронским превозним исправама. Ротердамска правила уз појам пре-

²⁴<http://unece.org/trans/conventn/lagalinst-27OLIRT-eCMR.html>.

возне исправе користе и појмове преносива превозна исправа, непреносива превозна исправа, електронска комуникација, електронски превозни запис, преносиви електронски превозни запис, непреносиви електронски запис, издавање, пренос и др. (Чл 1. ст. 1. тачке 14-22. Ротердамских правила). Ротердамска правила предвиђају за електронску превозну исправу или електронски запис традиционалне функције теретнице као што су потврда о пријему робе, доказ о постојању уговора о превозу, пренос овлашћења на роби, доказ о овлашћењима лица наведеног у превозној исправу. Ово је добро решење да се регулишу узајамни односи учесника посла и у превозној исправу а не само у уговору, јер је по ранијим конвенцијама питање било ограничено само на превозиочеву одговорност.²⁵ Има мишљења,²⁶ да су непотребне бројне одредбе о превозним исправама, нарочито о начину преноса преносивих и непреносивих исправа, али та примедба није суштинског значаја, јер се ради о диспозитивним одредбама.

У ваздушном пријезу, Монреалска конвенција из 1999. у члану 4 ст2 одређује да товарни лист може бити замењен “сваким другим средством које садржи податак о превозу који треба извршити”. Сматра се да би израз “свака друга исправа” могао обухватити и електронску исправу, односно електронски товарни лист.

У мултимодалном привозу се папирни товарни лист такође може заменити и електронском разменом података, ако је то допуштено према меродавном националном праву. То је предвиђено чл .2.6 Правила UN-CTAD/ICC за исправе о мултимодалном транспорту из 1991. године. Такође такву могућност предвиђају и Ротердамска правила која се примењују и на мултимодални превоз под одређеним условима.

Електронска и писана форма товарног листа имају предности и недостатке. Предност електронске форме товарног листа је у брзини и једноставности комуникације између превозиоца и примаоца робе. Такође је смањена могућност фалсификата товарног листа нарочито у погледу примедба које ставља прималац.²⁷

Међутим, постоје и тешкоће у примени товарног листа. Једно од њих је везано за место и време сагласности воља странака, јер су оне одсутне. Проблем је такође вођење евиденције електронских порука, као и потреба одговарајуће техничке опреме.

²⁵ В. Скорупан Wolff, Поредбена анализа Хашких и Ротердамских правила, Поредбено поморско право 49(2010), 164, стр. 200.

²⁶ И. Грабовач, Придоносе ли Ротердамска правила унификацији? Поредбено поморско право, 49 (2010) 164, стр. 165)

²⁷ 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, Lisbon 1.10.2004*, http://www.iru.org/index/en_events_2004_lisbon,

Товарни лист у ЕУ

Материја превозних исправа је по својој природи предмет регулисања међународних конвенција и националних прописа или једнообразних правила која доносе специјализоване међународне организације као творевина *soft law*, који уређују уговоре о превозу односно имовинско правна питања која настају у закључивању и реализацији уговора.

У ЕУ се доноси велики број прописа у вези саобраћајне политике, при чему се знатан број прописа односи на техничка питања и безбедносне услове превоза. Материја која се односи на уговоре о превозу је углавном регулисана међународним конвенцијама које су државе Европске уније у већини ратификовале, тако да ова питања нису у таквој значајној мери предмет регулисања комунитарних прописа.

Стварање европског транспортног права као наднационалног права у ЕУ отвара нека правна питања.

Потребно је имати у виду да се у ЕУ поред саобраћајног права као дела комунитарног права примењују и оне међународне конвенције које су ратификовале државе чланице ЕУ. То значи да поред комунитарних прописа који су настали узајамном хармонизацијом националних правила држава чланица, постоје и међународне конвенције као резултат унификације које су настајале независно од процеса интеграције, чији су предмет регулисања углавном уговорни односи и имовинско правна питања која настају поводом уговора. У некој даљој перспективи уколико се настави започети правац стварања правила којима се регулишу она питања која су предмет међународних конвенција поставиће се питање оправданости постојања међународних конвенција односно поставиће се питање оправданости и адекватности међународних конвенција за ЕУ.

Могуће је да ЕУ приступи конвенцији што би аутоматски довело да увођења конвенције у унутарњи правни систем Заједнице. Тако је поступљено у случају ваздушног превоза када је ЕЗ још 2003. предала инструменте ратификације ИКАО за Монреалску конвенцију из 1999. која је врло брзо ступила на снагу после доношења још 2003. године и постала је део права ЕУ.

Ово конкретно значи да се уговори о превозу, па према томе и материја превозних исправа регулише међународним конвенцијама или другим аутономним изворима међународног права као и националним правом, а у мањој мери су предмет комунитарног права.

Без обзира на природу прописа којима се регулишу питања транспортних исправа, неспорно је да су у ЕУ оне правно регулисане како међународним прописима тако и националним изворима.²⁸

²⁸ Видети више: Ђурђев Д, Правни извори железничког права у ЕУ, Правна ријеч, 14/2008 стр. 501–513.

Да би се у ЕУ користили транспортни документи у електронској форми у пуној мери потребно је да се испуне одређени услови. Прво, да европски прописи омогућавају коришћење електронског товарног листа и друго, да примаоци робе у Европи користе исте техничке стандарде за електронске товарне листове и исти софтвер за електронски потпис.

Закључак

Превозне исправе које се дуго користе у националном и међународном саобраћају су коносман и товарни лист. Ова транспортна документа су правно регулисана у мањој или већој мери у међународним конвенцијама или другим међународним правилима и националним законима. Товарни лист је према међународним изворима непреносива исправа али у бројним националним законодавствима може имати својство хартије од вредности. Новина у међународним транспортним документима је могућност издавања исправе у електронској форми. У области поморског комбинованог превоза под одређеним условима Ротердамска правила садрже детаљне одредбе о електронским превозним исправама. Такође у друмском саобраћају изричито предвиђа Додатни протокол СМР ову могућност, али и у другим врстама саобраћаја иако мање директно и оквирно начелно постоји ова могућност. Препуштено је националним прописима или самим уговорним странама најчешће удружењима превозилаца да разраде питања у вези са издавањем електронске исправе. Издавање превозних исправа у папирној и електронској форми има предности и недостатке.

*Duštanka Đurđev, Ph.D., Full Professor
Faculty of Law Novi Sad*

Transport Documents

Abstract

This article presents the bill of lading and consignment note (waybill) in international transport law according to international conventions (eCMR, CO-TIF, CMNI, Montreal Convention 1999. CMI Uniform Rules for Sea Waybills , Rotterdam Rules) . The author define the different types of consignment note and the form of the consignment note (written and electronic) and how is regulated under EY law.

Key words: the bill of lading ; consignment note (waybill) in international transport law