

Pomorsko pravo – Specijalistički rad
Teretnica sa osvrtom na elektronsku teretnicu

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

TERETNICA SA OSVRTOM NA ELEKTRONSKU TERETNICU

**SPECIJALISTIČKI RAD
PREDMET: POMORSKO PRAVO**

Studijski program: *Nautički turizam i upravljanje marinama*

Mentor: Prof. dr Vesna Vučković

**Student: Zorana Marković
S40/15**

Tivat, jun 2016

SADRŽAJ

| | |
|---|----|
| UVOD | 1 |
| 1 Istorijski razvoj teretnice | 2 |
| 2 Pojam i karakteristike teretnice | 5 |
| 3 Funkcije teretnice | 6 |
| 4 Sadržaj teretnice | 7 |
| 4.1 Vozar – prevoznik..... | 8 |
| 4.2 Brod..... | 9 |
| 4.3 Krcatelj..... | 9 |
| 4.4 Primalac..... | 9 |
| 4.6 Luka odredišta..... | 9 |
| 4.7 Vozarina..... | 10 |
| 4.8 Potpis teretnice..... | 10 |
| 4.9 Uslovi prevoza..... | 10 |
| 5 Vrste teretnice | 11 |
| 5.1 Teretnica na ime, po naredbi i teretnica na donosioca..... | 11 |
| 5.2 Teretnica „ukrcano na brod“ i teretnica "primljeno radi ukrcaja". | 12 |
| 5.3 Direktna i naslovljena teretnica..... | 12 |
| 5.4 Grupna ili skupna teretnica..... | 13 |
| 5.5 Servisna teretnica | 13 |
| 5.6 Lučka teretnica..... | 13 |
| 5.7 Elektronska teretnica..... | 13 |
| 6 Izdavanje teretnice | 13 |
| 6.1 Izdavanje teretnice „primljeno na ukrcaj“ | 15 |
| 6.2 Broj originala teretnice | 16 |
| 6.3 Prepis teretnice..... | 17 |
| 7 Prenos teretnice | 18 |
| 8 Dokazna snaga teretnice | 19 |
| 9 Garantno pismo | 20 |
| 10 Predaja tereta na osnovu teretnice | 20 |
| 10.1 Predaja ovlašćenom licu..... | 21 |
| 10.2 Postupak predaje..... | 21 |
| 10.3 Smetnje u predaji tereta..... | 22 |
| 11 Teretnica u unutrašnjoj plovidbi | 22 |
| 12 Teretnica kao isprava po Hamburškim pravilima | 22 |
| 13 Elektronska teretnica | 23 |
| 13.1 Pravna regulativa elektronske teretnice | 24 |
| 13.2 Postupak izdavanja i prenos elektronske teretnice..... | 25 |
| 13.3 Primjena elektronske teretnice u praksi..... | 27 |
| 13.4 Elektronska teretnica u budućnosti | 28 |
| Prilozi..... | 30 |
| Zaključak | 37 |
| Literatura | |

Uvod

Pomorski prevoz je jedna od najstarijih grana transporta sa najvećom tradicijom. Od davnina pa do danas more je najekonomičniji prevozni put u međunarodnoj razmjeni roba. Vezu među pojedinim zemljama naročito onim sa različitim kontinenta, moguće je ponekad održavati samo morskim ili vazdušnim putem. Za sada još uvijek nedovoljno razvijen, vazdušni transport je i prilično skup za prevoz masovnih tereta tako da u tom pogledu pomorski transport je bez konkurencije.

Pomorski transport je tokom svog razvoja razvio i mnoge pravne odnose. Naime, veliki je broj ugovora koji se zaključuju pri ekonomskom iskorišćavanju pomorskih brodova. Te ugovore prate i ostala dokumenta vezana za prevoz / transport roba i omogućavaju nesmetan, brz i ekonomičan protok robe od pošiljaoca do primaoca. Sva dokumenta koja prate zaključivanje ugovora o prevozu zovu se prevozne isprave.

Prevozne isprave se izdaju nakon što je teret predat na prevoz i njima prevoznik potvrđuje da je primio teret na prevoz i obavezuje se da će ga predati primaocu na mjestu odredišta. Postoje dvije vrste prevoznih isprava i to teretnica i tovarni list.

Teretnica predstavlja najvažniju ispravu u pomorskom prevozu robe i kategoriše se u najvažnija dokumenta u pomorskom saobraćaju. Teretnica je isprava pomorskog prevoza kojom brodar potvrđuje prijem tereta na brod i preuzima obavezu da robu, po završetku prevoza, preda određenom licu, uz uslove navedene u teretnici. Ovom ispravom obezbjeđuje se sigurniji i jednostavniji prevoz robe, što znači da obezbjeđuje zaštitu interesa krcatelja i jamči veću odgovornost brodarka.

Tovarni list se izdaje u drumskom, željezničkom, vazdušnom saobraćaju kao i u unutrašnjoj plovidbi.

Između ove dvije isprave postoje bitne razlike mada se u novije vrijeme obje koriste i u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, s tim što teretnica kod pomorskog prevoza ima primat i smatra se najvažnijom prevoznom ispravom. Teretnica ima svojstvo hartije od vrijednosti dok tovarni list to svojstvo nema. Zatim, original teretnice predaje se krcatelju koji njime može raspolagati i prenijeti ga na treću osobu, prenošeći prava koja teretnica sadrži, dok sa teretom putuje samo kopija koja je neprenosiva. Tovarni list se ne može prenositi za vrijeme prevoza već putuje zajedno sa teretom i predaje se u mjestu odredišta primaocu zajedno sa teretom. Najveća prednost teretnice je u njenoj pokretljivosti što će biti objašnjeno u u narednom dijelu ovog rada.

Bez teretnice je skoro nezamisliv savremeni pomorski transport, i ona je regulisana Konvencijom o teretnici koja je donešena 1924. u Briselu. Teretnica se ubraja među najsloženije dokumente od svih dokumenata potrebnih u svim vidovima transporta. Ona je sastavljena iz podataka koji detaljno određuju robu koja se prima na prevoz, odnosno na brod i glavnu obavezu brodarka da teret preveze do odredišne luke iskrcaja i preda ovlašćenom primaocu.

U prvom dijelu ovog rada pažnja je usredsređena na osnovne aspekte teretnice i to na njen istorijski razvoj, funkcije i sadržaj kao i vrste teretnice. Takođe u ovom dijelu obrađena je tema izdavanja i prenosa ove isprave. U drugom dijelu je posvećena pažnja elektronskoj teretnici, pravnoj regulativi, postupku izdavanja i zamjeni elektronske teretnice.

1. Istorijski razvoj teretnice

Sve do početka srednjeg vijeka trgovci su prevozili svoju robu sopstvenim brodovima tako da nije bilo potrebe prevoznim ispravama. Razvojem pomorske trgovine prevoz terta morem odvajala se u posebnu djelatnost odvojenu od same trgovine. Ova djelatnost podrazumijevala je prevoz tuđe robe za određenu naknadu. Vozač preuzima obavezu da se stara o teretu za vrijeme putovanja kao i obavezu predaje terta primaocu u određenoj luci. Vlasnici terta su imali potrebu za ispravom koja bi im pružila sigurnost u pogledu tereta kojeg su povjeravali vozaču na prevoz.

U XIII vijeku na brodovima je postojao brodski pisar koji je vodio posebne registre, brodske knjige u koje je unosio podatke o teretu ukrcanom na brod i na zahtjev vlasnika tereta izdavao je izvod iz tog registra. U Dubrovačkom statutu iz 1272. se može vidjeti da je brodski pisar bio dužan dati trgovcima „*in scriptis*“ izvod iz svoje knjige (*quaternus*) o opisu tereta „*cum signis*“¹. Ovakve i slične odredbe nalazile su se i u statutima Ankone i Venecije.

Brodski pisar je bio javni službenik koji je štitiio interese i brodarka i krcatelja. Kopija izvoda je predstavljala dokaz da je krcatelj predao na prevoz teret naveden u ispravi i ona je formirala prvu od funkcija današnje teretnice. Pored izvoda krcatelju je zapovjednik broda izdavao ispravu kojom je potvrđivao prijem tereta i preuzimanje obaveza da teret preda primaocu u određenoj luci. Ove dvije isprave su sadržale osnovne elemente teretnice. Funkcija broskog pisara je postepeno iščezavala, a potvrda koje je izdavao zapovjednik sadržavala je podatke o teretu. Spajanjem izvoda i potvrde zapovjednika nastala je isprava zvana Consoman ili današnja teretnica. Jedan od najstarijih oblika teretnice potiče iz Pize – Italija kao rezultat obimne trgovine među italijanskim gradovima.

U XIV vijeku teretnica poprima svojstva moderne teretnice ali njen razvoj nije bio završen. Napretkom tehnologije razvija se i pomorski saobraćaj. Postaje brz i redovan što za posljedicu ima nastanak linijskog prevoza. Linijski prevoz zahtijeva stvaranje standardnih uslova za prevoz tereta koji se unose u teretnicu i ona postaje složena isprava pomorskog saobraćaja. U tom periodu vozač ili prevoznik je bio dominantan unoseći klauzule koje su ga gotovo u potpunosti oslobađale odgovornosti u slučaju štete ili gubitka tereta. Kraj dominacije vozača najavljen je donošenjem Harter Act-a od strane američkog zakonodavca. Tada je reformisao postojeće pravo Harter Act-om koji je minimalnu odgovornost prevoznika fiksirao na prinudan način i tako ograničio slobodu ugovaranja klauzula.²

Harter Act zabranjuje niz klauzula kojima je svrha isključivanje ili umanjivanje odgovornosti prevoznika za propuste u vezi s obavezom čuvanja tereta u toku. Uspostavlja se razlika između nautičke i komercijalne djelatnosti posade. Harter Act određuje da se prevoznik ne može osloboditi odgovornosti za komercijalnu djelatnost, a za nautičke greške ne odgovara ako je uložio dužnu pažnju da je brod u svakom pogledu sposoban za plovidbu.

¹ Pomorska enciklopedija, Tom 8 (Šo-Ž), Jugoslovenski leksikografski zavod, Zagreb, 1976, str. 118.

² E. Pallua, *Pomorsko uporedno pravo*, Rijeka, 1975., str. 140

Zbog podjele interesa između prevoznika sa jedne strane i krcatelja i primaoca sa druge strane, i nakon mnogih sporova o naknadi štete, naporima Međunarodnog pomorskog odbora (Comité Maritime International - CMI) u Bruxellesu su 1924. godine usvojena je Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici (Haška pravila).

Cilj Haških pravila bio da uspostavi ravnotežu između interesa prevoznika i krcatelja. U njima je prevozniku - vozaru data mogućnost da traži po osnovu vozarine onoliko koliko može dobiti ali bez prava da vozarinu određuje prema vrijednosti tereta, a za uzvrat dužan je izvršiti obaveze iz ugovora o prevozu s dužnom pažnjom u skladu sa odredbama Haških pravila. Haška pravila nije ratifikovala većina zemalja jer nijesu imala obavezujući karakter već su samo preporučavale vozarima da ih unesu u teretnicu. S obzirom na naprijed navedeno javila se potreba za pravilima koja bi imala obavezujući karakter. Haška pravila unaprijeđena su su Protokolom iz 1968. tzv. Visbyjska pravila i Protokolom iz 1979. tzv. SDR protokol. Potrebu unaprijeđenja Haških pravila uslovio je napredak tehnologije prevoza i rukovanja teretom, prvenstveno potreba za prilagođavanjem kontejnerskom prevozu robe.

Uslijedila je revizija pomorskog prava, inicirana nezadovoljstvom krcatelja sistemom odgovornosti pomorskog prevoznika, kao i političkim pritiskom tzv. zemalja u razvoju, a rezultat je bila izrada novih tzv. Hamburških pravila.

Hamburška pravila su donijeta na diplomatskoj konferenciji u Hamburgu 1978. godine pod zvaničnim nazivom „Konvencija UN o prevozu tereta morem“, odnosno pod opšteprihvaćenim nazivom „Hamburška pravila“. Hamburška pravila su stupila na snagu 1992. godine, a imaju za cilj povećanje vozareve-prevoznikove odgovornosti. Hamburška pravila uvode princip predpostavljene krivice vozara i on se može osčpboditi odgovornosti jedino ako dokaže da je preduzeo sve potrebne mjere da izbjegne štetu. To znači da je vozar odgovoran za sposobnost broda za plovidbu ne smo na početku putovanja već i za vrijeme trajanja putovanja. Pravo na oslobođanje od odgovornosti za eventualne nautičke greške vozar, primjenom ovih pravila, gubi. Hamburška pravila se primjenjuju na mnogo širi djelokrug nego Konvencija o teretnici.

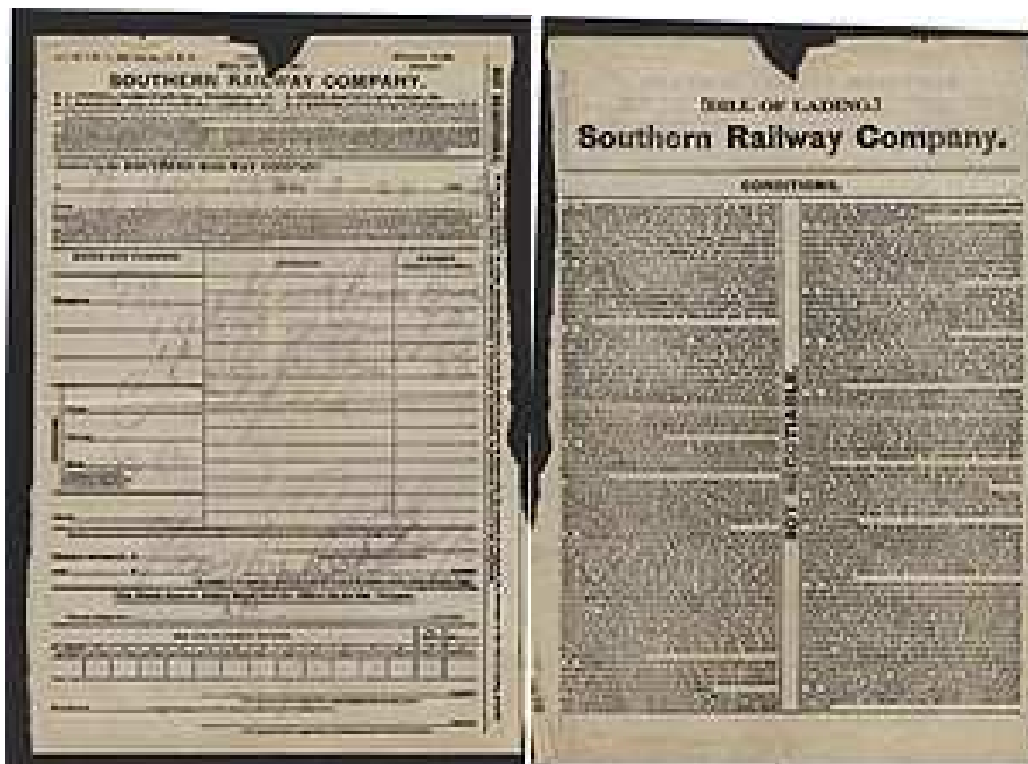
Odredbe ove Konvencije primjenjuju se na sve ugovore o prevozu morem sačinjene između dvije države ako je:

- a) luka ukrcaja kako je predviđeno u ugovoru o prevozu morem u državi ugovornici, ili
- b) luka iskrcaja kako je predviđeno u ugovoru o prevozu morem u državi ugovornici, ili
- c) jedna od opcionih luka iskrcaja kako je predviđeno u ugovoru o prevozu morem, jeste i stvarna luka iskrcaja i nalazi se u državi ugovornici, ili
- d) teretnica ili druga isprava koja dokazuje postojanje ugovora o prevozu morem izdata u jednoj državi ugovornici, ili
- e) teretnicom ili drugom ispravom koja dokazuje postojanje ugovora o prevozu morem predviđeno da će se odredbe ove konvencije ili zakonodavstvo bilo koje države koja prihvata njene odredbe primijeniti na ugovor.³

Hamburška pravila (HAMP) se primjenjuju na čitav period za vrijeme kojega se teret nalazi kod vozara i poslije iskrcaja do predaje tereta primaocu.

³ <http://www.uncitral.org/>

Pomorsko pravo – Specijalistički rad
Teretnica sa osvrtom na elektronsku teretnicu



Slika 1 - Primjer teretnice iz 1906 prednja i zadnja strana
(Pruzeto sa commons.wikimedia.org)

2 Pojam i karakteristike teretnice

Teretnica ili konsoman (connaissment, konossement, Polica di carico, Bill of lading) je posebna isprava u pomorskom prevozu. Riječi za označavanje teretnice proizilaze iz njene prvobitne funkcije kao isprave kojom je vozar potvrđivao da je teret primio na prevoz. Teretnica je zakonski termin našeg prava koji je u skladu sa najčešće korišćenim engleskim izrazom „Bil of lading“ što znači potvrda o ukrcaju. Riječ konsoman potiče od latinske riječi „cognoscere“ što u prevodu znači priznavanje ili potvrđivanje.

Teretnica je isprava kojom brodar potvrđuje da je primio na prevoz teret u njoj naveden i kojim se obavezuje da teret preveze morem prema uslovima u njoj navedenim i preda ga zakonskom imaocu⁴. Profesor B. Ivošević navodi da je „teretnica isprava koja se redovno, a za dugo i isključivo, izadje u pomorskom prevozu robe, a može se izdavati i u unutrašnjoj plovidbi. Izdavanjem teretnice brodar potvrđuje da je primio na prevoz robu koja je označena u istoj ispravi i da se obavezao da tu robu preveze u odredišnu luku i preda ovlašćenom primaocu“.⁵

Teretnica u praksi služi kao dokaz da je zaključen ugovor o pomorskom prevozu, ali i kao pisani dokaz (potvrda) da je roba primljena od strane brodara radi prevoza. Teretnica je u isto vrijeme i hartija od vrijednosti kojom se vrši i prenos vlasništva na robu.⁶ U linijskoj plovidbi u međunarodnom pomorskom transportu, teretnica ili konsoman zamjenjuje ugovor o prevozu.⁷

Teretnica zapravo predstavlja robu koja je u njoj upisana. Imati teretnicu znači raspolagati teretom koji je u njoj označen. U današnjim uslovima trgovanja, teret se od momenta ukrcaja na brod do trenutka iskrcanja može preprodati više puta. Preprodaja se vrši promjenom vlasnika teretnice.

Teretnica je najvažnija isprava u pomorskom prevozu s obzirom da ima robno-vrijednosni karakter ili vrijedi koliko i roba koja je u njoj naznačena. Najveća prednost teretnice u odnosu na ostale prevozne isprave jeste u velikoj pokretljivosti ove isprave, koja je tipična za njen status kao hartije od vrijednosti.

Teretnica kao hartija od vrijednosti ima slijedeće karakteristike:

- Uvijek predstavlja hartiju od vrijednosti bez obzira što ista služi kao dokaz o zaključenom ugovoru o prevozu robe pomorskim putem;
- Predstavlja kauzalnu hartiju od vrijednosti jer se iz nje jasno vidi veza sa osnovnim poslom, tj sa ugovornom o pomorskom prevozu robe, na osnovu kojeg je ugovora i proizašlo izdavanje ovakve hartije od vrijednosti;
- Ona je takođe i prezentaciona hartija od vrijednosti, jer na osnovu nje primalac robe može robu podići tek sa prezentiranjem-predavanjem teretnice brodaru (i to one robe koja je izričito u teretnici navedena);

⁴ Č. Pejović, *Potvrda ukrcaja i teretnica*, Bar, 1993

⁵ B. Ivošević, *Pomorsko pravo (skripta)*, 2011., str. 93

⁶ M. Stanković *Propisi robnog prometa*, Beograd, 1985., str. 44

⁷ M. Stanković, *Međunarodni transport, špedicija i transportno osiguranje*, Beograd, 1980, str.92

- Teretnica spada i u vrstu tradicionalnih papira, jer se njenom predajom istovremeno prenose ili mogu konstituisati određena stvarna prava, odnosno pravo svojine ili založno pravo na robu koja je označena u teretnici.⁸

3 Funkcije teretnice

Po svojoj pravnoj prirodi teretnica je hartija od vrijednosti, tj takva isprava kojom se pravo označeno u njoj ostvaruje držanjem i prezentovanjem same isprave. Teretnica ima tri osnovne funkcije i to: potvrđuje postojanje ugovora o prevozu robe i njegove uslove, služi kao dokaz da je brodar primio teret koji je u njoj naznačen i predstavlja hartiju od vrijednosti⁹

- a) Potvrđuje postojanje ugovora o prevozu robe i njegove uslove,,

Jedna od osnovnih funkcija teretnice jeste da ima dokaznu snagu. Za zainteresovane stranke u prevozu mjerodavno je samo ono što je navedeno u teretnici. Većina sporova između vozara i korisnika prevoza nastaju oko toga da li je teret oštećen za vrijeme dok je bio kod vozara ili da li je isporučena manja količina tereta nego što je primljena na prevoz. Vozar je dužan predati primaocu teret onako kako ga je primio na prevoz od krcatelja. Ako je teret oštećen ili izgubljen za vrijeme prevoza na korisniku prevoza je da to i dokaže, a što se najlakše može učiniti pozivanjem na teretnicu iz koje se može vidjeti koji je teret, u kojoj količini i u kakvom stanju predat na prevoz.

Kada se teretnica izdaje u linijskom prevozu ona sadrži detaljne podatke o uslovima ugovora o prevozu i podaci iz teretnice čine sadržinu zaključenog ugovora. Kod ugovora na putovanje teretnica se takođe izdaje ali sadrži samo podatke o teretu a ne i podatke o uslovima prevoza.

- b) Služi kao dokaz da je brodar primio teret koji je u njoj naznačen

Istorijski posmatrano ovo je jedna od izvornih funkcija teretnice. Nakon što je teret primio na prevoz, brodar koji ima funkciju vozara, na zahtjev krcatelja izdaje teretnicu kojom potvrđuje da je teret opisan u teretnici primio na prevoz. U teretnicu se unosi vrsta, količina i stanje tereta primljenog na prevoz.

- c) Predstavlja hartiju od vrijednosti⁹

Teretnica je takođe i prezentaciona hartija od vrednosti, jer na osnovu nje primalac robe može robu podići tek sa prezentiranjem-predavanjem teretnice brodaru (i to one robe koja je izričito u teretnici navedena)¹⁰ Teretnica spada u stvarno-pravne hartije od vrijednosti što znači da ona svom zakonskom imaocu daje pravo svojine. Kao hartija od vrijednosti

⁸ S. Carić i V. Kapor, *Ugovori robnog prometa*, Beograd 1983., str 192

⁹ Pomorska enciklopedija, Tom 8 (Šo-Ž), Jugoslovenski leksikografski zavod, Zagreb, 1976, str. 118

¹⁰ S.Carić i V. Kapor, *ibid*, strana 193

teretnica se može izdavati na tri načina i to: na ime, po naredbi i na donosioca. Ako je teretnica izdata na ime onda se ne može prenositi već samo uz pomoć građansko-pravnog ustupa – cesije.¹¹ Teretnica po naredbi prenosi se na drugo lice indosamentom, i to je najčešći slučaj izdavanja teretnice. Konačno, teretnica se može izdavati i na donosioca ali to je rijedak slučaj jer se tada teretnica kao hartija od vrijednosti prenosi predajom „iz ruke u ruku“. Takvim prenosom stvara pravnu nesigurnost koja je nepoželjna u tako značajnoj privrednoj, po pravilu spoljnotrgovinskoj grani sa učešćem tereta velikih vrijednosti¹².

4 Sadržaj teretnice

Teretnica se izdaje na tipskom formularu koji na svom licu sadrži podatke vezane za konkretni prevoz, dok na poleđini sadrži klauzule koje se primjenjuju na sve prevoze koji se vrše na osnovu teretnice. Formulari koji se koriste u linijskoj plovidbi su jednako komplikovani kao i formulari čarter partije, dok su formulari teretnice koji se koriste uz brodarske ugovore redovno kraći i obično sadrže klauzulu koja se povezuje sa uslovima čarter partije.

Na licu teretnice postoje rubrike koje popunjavaju krcatelj i vozar. Na osnovu podataka dobijenih od krcatelja agent popunjava teretnicu, dok vozar unosi eventualne primjedbe u pogledu tereta podatke o vozarini, datum izdavanja teretnice i dr.

Prema članu 545 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi¹³ teretnica sadrži:

- Firmu, odnosno naziv i sjedište (ili ime i prebivalište) broдача koji izdaje teretnicu
- Ime odnosno druge podatke o identitetu broда
- Firmu, odnosno naziv i sjedište (ili ime i prebivalište) krcatelja
- Firmu, odnosno naziv i sjedište (ili ime i prebivalište) primaoca ili oznaku po naredbi ili na donosioca
- Luku odnosno pristanište odredišta ili vrijeme kad će se, odnosno mjesto, gdje će se takva luka odrediti
- Količinu tereta prema broju komada, težini, obimu i prema vrsti tereta
- Vrstu tereta i oznake koje se na njemu nalaze
- Stanje tereta ili omota prema spoljnjem izgledu
- Odredbe o vozarini
- Mjesto i dan ukraja i izdavanja teretnice.

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u istom članu predviđa da teretnica može da sadrži i druge podatke, kao i uslove prevoza. U unutrašnjoj plovidbi teretnica koja glasi na ime mora sadržati i oznaku da je riječ o teretnici. To je propisano radi razlikovanja teretnice i tovarnog lista koji je karakterističan za prevoz robe u unutrašnjoj plovidbi.

¹¹ Pomorska enciklopedija, Tom 8 (Šo-Ž), Jugoslovenski leksikografski zavod, Zagreb, 1976, str. 118

¹² Č. Pejović, Ibid, str 95

¹³ „Sl.list SRJ“, br 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00

Pravilo je, a i poslovna praksa je to već prihvatila, da se imena brođara i krcatelja nalaze napisani na teretnici, uz oznaku imena i tonaže brođa kojim se obavlja prevoz robe. Međutim u praksi je moguće da se umjesto imena brođa navede klauzula: "jednim od sledećih brođova". Ovakva se klauzula u teretnici-konosmanu, najčešće, unosi u onom slučaju, kada brođar ne zna, u momentu prijema robe radi prevoza, kojim će brođom izvršiti prevoz tereta, a krcatelj se slaže da izbor brođa izvrši brođar. Mora se istaći, da je ovakva klauzula dopuštena samo kod teretnica, konosmana "primljeno za ukrcaj", a dok kod teretnice "ukrcano", moraju se navesti ime i tonaža brođa u istoj teretnici¹⁴.

Za razliku od drugih hartija od vrijednosti, teretnica nije strogo formalna isprava i nedostatak nekog od elemenata koje Zakon predviđa ne mora imati nikakvih posledica na teretnicu. Naime, dovoljno je da teretnica sadrži određeni minimum elemenata bez kojih ne bi mogla vršiti funkcije i na osnovu kojih se može zaključiti da se radi o teretnici.

Za sadržaj teretnice se može reći da ima bitne i ne bitne elemente. Bitnim ili nužnim podatkom se smatra ime brođara, njegovo sjedište i prebivalište, kao i pojedini podaci o robi i o stanju robe. Podaci o robi su potrebni da bi se ista individualizirala i samim tim pripremila za eventualni prenos podsredstvom teretnice. Strankama se treba ostaviti sloboda da u teretnicu unose samo one podatke za koje imaju interes.

4.1 Vozar- prevoznik

Po Međunarodnoj konvenciji o izjednačenju nekih pravila u materijali teretnice iz 1924. godine, i kasnijih izmjena i dopuna, pomorski preduzetnik, koji vrši prevoz robe morem, jeste pomorski vozar (engl.carrier). Vozara, kao nosioca prava i obaveza iz ugovora o prevozu robe morem naše pravo ne poznaje, već te obaveze vezuje za brođara.

Prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi brođar je fizičko ili pravno lice koje u registru upisano kao vlasnik brođa. Kao vlasnik brođa, on je i nosilac plovidbenog poduhvata, što znači da je nosilac odgovornosti za njegovo uredno izvršenje. Veoma su bitni podaci o vozaru ili prevozniku jer ti podaci pružaju informaciju ko je odgovoran za uredno izvršenje ugovora o prevozu i predaji tereta. Ponekad je identifikacija brođara veoma komplikovana, a posebno kod ugovora na vrijeme. Kod ove vrste ugovora zapovjednik može potpisati teretnicu ili u ime vlasnika brođa ili u ime naručioca, a često teretnicu potpisuje sam naručilac, odnosno njegov agent, tako da često nije jasno da li je vozar vlasnik brođa ili je naručilac.

U većini slučajeva teretnicu potpisuje brođar ali može da je potpiše i njegov punomoćnik (zapovjednik brođa ili agent). Brođar sastavlja teretnicu na osnovu podataka primljenih od krcatelja i to u pisanoj formi. Član 549. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi („Sl.list SRJ“ br 12/98) navodi: „ Ako postoji opravdana sumnja da podaci koje je naveo krcatelj o vrsti tereta, ili oznakama koje se na njemu nalaze, ili količini tereta prema broju komada, težini, zapremini ili drugoj jedinici mjere nisu tačni ili potpuni, a nema razumne mogućnosti da se tačnost tih podataka provjeri prilikom ukrcavanja ili ako su oznake

¹⁴ Z. Antonijević *Privredno pravo*, Beograd 1989, str 503

¹⁵ B. Ivošević, *Ibid*, str 59.

na teretu nejasne ili nedovoljno trajne, brodar pomorskog broda može u teretnicu da unese primjedbe sa obrazloženjem“.

4.2 *Brod*

Teretnica treba da sadrži ime broda ili druge podatke na osnovu kojih se može utvrditi identitet broda. Činjenica da teretnica sadrži podatke o brodu ukazuje na to da se radi o teretnici „ukrcano na brod“. Teretnica „primljeno za ukrcaj“ ne mora da sadrži podatke o brodu iz razloga što kod izdavanja ove teretnice krcatelj ne predaje teret direktno brodaru ili njegovom punomoćniku već ga prvo skladišti u luci ukrcaja prije dolaska broda u luku. Ovo je praksa u linijskoj plovidbi.

Kao što je naprijed rečeno teretnica treba da sadrži ime broda ali je valjana i ako taj podatak nema.

4.3 *Krcatelj*

Krcatelj je naručilac ili od njega određeno lice koje na osnovu ugovora o prevozu krca stvari na brod radi prevoza. Krcatelj ne mora biti stranka u ugovoru o prevozu, ne mora biti ni vlasnik tereta, niti lice koje fizički predaje teret na prevoz. Krcatelj je često lice različito od naručioca i zato je bitno imati podatke o krcatelju, a ne o naručiocu.

Navođenje podataka o krcatelju može biti značajno za prenos teretnice kao i prilikom predaje tereta u luci odredišta.

4.4 *Primalac*

Navođenjem podataka o primaocu u teretnici određuje se lice koje je ovlašćeno da primi teret u odredišnoj luci.

Prema načinu na koji se određuje primalac tereta razlikujemo tri vrste teretnica:

- na ime
- teretnica na donosioca
- teretnica po naredbi.

Teretnica na ime sadrži ime lica kojoj je vozar dužan predati teret, teretnica po naredbi sadrži navod da se teret treba predati licu navedenom u teretnici.

4.5 *Luka odredišta*

Luka odredišta je luka u koju vozar predaje teret primaocu i mjesto gdje njegova odgovornost prestaje. Teretnica treba da sadrži podatke o luci odredišta da bi zapovjednik

znao u kojoj luci se treba iskrcati teret, a primaoc gdje treba da preuzme teret. Luka odredišta se određuje i upisuje svojim geografskim imenom.

4.6 Podaci o teretu

Pošto je jedna od najvažnijih funkcija teretnice ta da služi kao potvrda o teretu predatom na prevoz možemo zaključiti da su podaci o teretu među najvažnijim podacima teretnice. Podaci o teretu podrazumijevaju podatke o količini tereta prema broju komada, masi, zapremini ili drugoj jedinici mjere, prema vrsti tereta, podatke o vrsti tereta i oznakama koje se na njemu nalaze, podaci o stanju tereta ili omota i prema spoljašnjem izgledu.¹⁶

Kod nekih tereta je lako provjeriti podatke o količini kao npr. kod tereta pakovanog u vrećama ali kod rasutog tereta situacija je obrnuta. Kod prevoza rasutih tereta količina tereta se provjerava mjerenjem gaza broda prije ukrcaja i poslije ukrcaja tereta. Ako se podaci o količini tereta koje je dao krcatelj razlikuju od podataka dobijenih provjerom gaza broda zapovjednik može ili odbiti da potpiše teretnicu ili unijeti količinu tereta koju je on utvrdio.

Podaci o teretu nalaze se na prvoj strani teretnice.

4.7 Vozarina

Vozarina je naknada brodaru za učinjenu pomorsko prevoznu uslugu ili cijena pomorsko prevozne usluge. Posebno je važno da teretnica sadrži podatke o vozarini u slučaju da primalac treba da je plati. Podacima o vozarini se određuje ko treba platiti vozarinu i koliko ona iznosi. Ukoliko je određeno da vozarinu plaća primalac tereta teretnica će sadržati klauzulu „vozarina plativa na odredištu“, a ukoliko vozarinu plaća krcatelj u luci ukrcaja teretnica će sadržati klauzulu „vozarina plaćena“.

4.8 Potpis teretnice

Prema članu 547. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl.list SRJ“ br 12/98) teretnicu potpisuje brodar ili njegov punomoćnik. U praksi je obično potpisuje zapovjednik broda ili agent u ime i za račun vozara – brodara. Bez obzira ko je potpisuje izdavaocem se smatra vozar i on snosi odgovornost.

4.9 Uslovi prevoza

Krcatelj ponekad zahtjeva da teretnica sadrži uslove kojima se proširuju obaveze brodara. Zato zapovjednik mora voditi računa da teretnica sadrži samo uslove koji nijesu u suprotnosti

¹⁶ I. Grabovac, *Pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split 1995, str. 101

sa uslovima iz čarter partije. Ako je u nedoumici kako da postupi, prije potpisivanja teretnice treba da obavijesti brodaru i traži instrukcije.¹⁷

5 Vrste teretnica

Teretnicu, kao najvažniji transportni dokument u pomorstvu, možemo sa više aspekata klasifikovati ali najpoznatija klasifikacija teretnica je na osnovu legitimacije primaoca robe, pa postoje sledeće vrste:

- teretnica na ime,
- teretnica po naredbi, i
- teretnica na donosioca.

Postoji klasifikacija teretnica i prema vremenu izdavanja, a može biti:

- teretnica „ukrcano na brod“ i
- teretnica „primljeno radi ukrcaja“

Teretnice se mogu klasifikovati i kao „čiste“ i ne čiste“ a u zavisnosti od toga da li je na brod ukrcan teret bez primjedbi brodaru ili sa primjedbama.

U pomorskom prevozu javljaju se i slijedeće vrste teretnice i to:

- direktna i naslovljena,
- grupna ili skupna ,
- servisna,
- lučka,
- elektronska

5.1 Teretnica na ime, po naredbi i teretnica na donosioca

Teretnica na ime (*engl. Bill of Lading to a named person, Straight B/L*) ima tačno upisanog i određenog primaoca tereta.. Za preuzimanje tereta ovlašćen je imenovani primalac a prava iz teretnice mogu se prenositi samo ugovorom o ustupanju (cesijom)¹⁸. Prema licu kojem je teretnica ustupljena brodar zadržava sve prigovore koje je imao i prema imaocu teretnice na ime.

Teretnica na donosioca (*engl. Bill of Lading to bearer*) je teretnica kojom bilo koji donosilac, odnosno držalac teretnice ima pravo preuzeti teret. Na njoj ne piše ničije ime a prenosi se običnom predajom¹⁹. Kada teretnica glasi na donosioca stvara obavezu brodaru da u određenoj luci odredišta isporuči robu licu koje se pojavi i legitimiše sa ispravom teretnice. Brodar tada ne mora utvrđivati identitet lica. Ova teretnica se prenosi prostom predajom „iz ruke u ruku“ sa ranijeg na novog imaoca (Član 540 st.1. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi) Dejstvo prenosa teretnice na donosioca je jednaka dejstvu koje ima prenos teretnice

¹⁷ Priručnik za polaganje ispita za zvanje zapovjednika broda, oficira palube i oficira plovidbene straže, Bar 2004

¹⁸ I. Grabovac, Ibid, str. 103

¹⁹ Pomorska enciklopedija, Tom 8 (Šo-Ž), Jugoslovenski leksikografski zavod, Zagreb, 1976, str. 118

po naredbi.²⁰ Ovaj vid teretnice se malo koristi u praksi zbog rizika koji sadrži za imaoaca ako bi teretnica bila izgubljena ili ukradena.

Teretnica po naredbi (*engl. Bill of Lading to order*) je oblik teretnice koji se najčešće koristi u pomorskom prevozu. Brodar je tada u obavezi da teret preda onom licu koje je u teretnici po naredbi određeno. Teretnica se može izdati po naredbi krcatelja ili po naredbi treće osobe. Teretnica po naredbi se prenosi indosamentom ili naredbom. Indosament može biti: pun, bjanko i na donosioca.²¹ Puni indosament sadrži izjavu o prenosu i ime lica na koju se teretnica prenosi (indosatar) i potpis prenosioca (indosant). To se najčešće čini na poleđini teretnice, ali se može učiniti i na prednjem dijelu teretnice. Ako u ovakvoj teretnici nije naznačeno lice prema čijem nalogu je brodar dužan isporučiti teret iz teretnice, teretnica se prenosi naredbom krcatelja. Kod bjanko indosamenta se ne označava ime lica na koje se obavlja prenos robe iz teretnice. U slučaju prenosa na donosioca umjesto imena indosatara stavlja se riječ „donosiocu“.²²

5.2 Teretnica „ukrcano na brod“ i teretnica "primljeno radi ukrcaja"

Teretnica „ukrcano na brod“ označava da je roba ukrcana na brod, a **teretnica "primljeno radi ukrcaja"** označava da je brodar ili agent primio označenu robu, radi ukrcaja na brod. Ovakva teretnica se vrlo često zamjenjuje sa teretnicom "ukrcato na brod" kada roba bude i stvarno ukrcana na brod. Tu su moguće dvije varijante ili da se izda nova teretnica, a stara povuče, ili da se na postojećoj teretnici izvrši od strane brodarka poništenje klauzule "primljeno za ukrcaj" i unošenje nove klauzule u teretnici "ukrcano na brod", sa oznakom imena na koji je brod roba ukrcana. Više sigurnosti pruža teretnica "ukrcano na brod" iz razloga što je roba već ukrcana na brod, i za njenu dopremu i sigurnost odgovara brodar na čiji je brod roba ukrcana²³.

5.3 Direktna i naslovljena teretnica

Direktnom i naslovljenom teretnicom se smatra ona teretnica koju izdaje prvi brodar za celokupan prevoz robe od mjesta ukrcaja do mjesta iskrcaja i gdje u takvom prevozu učestvuje više brodarka. U tom slučaju, brodar- izdavalac direktne teretnice, pojavljuje se kao krcatelj prema drugim brodarkama. "Direktnu" teretnicu izdaje brodar kada ne vrši prevoz svojim brodom za cijelo putovanje, nego tu učestvuju dva ili više brodarka.²⁴ Ova teretnica ima ulogu kao i klasična teretnica - služi kao dokaz da je teret predat na prevoz ali to vrijedi samo za predaju tereta na prevoz prvom brodarku a ne i za predaju tereta ostalim brodarkama koji učestvuju u prevozu. Kod direktne teretnice kao luka iskrcaja navodi se krajnja luka odredišta a ne prekrcajne luke.

²¹ I. Grabovac, *Ibid*, str. 103

²² *Ibid*. str. 104

²³ M. Stanković, *Propisi robnog prometa*, Beograd 1985, str. 46

²⁴ *Ibidem*

5.4 *Grupna ili skupna teretnica*

Grupna ili skupna teretnica (eng. Groupage Bill of Lading) izdaje se krcatelju ili špediteru i to radi uštede u troškovima. Naime, brodar izdaje krcatelju jednu teretnicu za svu robu, različitih vlasnika koju je ukrcao i koju treba isporučiti većem broju primalaca.

5.5 *Servisna teretnica*

Servisna teretnica se izdaje kada agent krcatelja objedini više različitih tereta u jednoj teretnici. Servisna teretnica se izdaje u jednom originalu koji se ne može prenositi, a kao primalac tereta se navodi agent broda u luci odredišta²⁵.

5.6 *Lučka teretnica*

Lučkom teretnicom (engl. Port Bill of Lading) brodar potvrđuje da je robu primio u luci ukrcaja i da će je ukrcati na brod koji je već u luci. U ovoj teretnici se obavezno navodi ime broda.

5.7 *Elektronska teretnica*

Elektronska teretnica se koristi sve više u međunarodnom pomorskom transportu umjesto klasičnih teretnica, a posebno od kada su donijeta Pravila međunarodnog pomorskog odbora za elektronske teretnice, u Parizu 1990. godine.

Ovoj vrsti teretnice treba posvetiti veću pažnju upravo zbog toga što je uvođenjem kompjutera u pomorski prevoz dat primat primjeni ovakve vrste teretnice nad papirnim . (O njoj će više riječi biti u tački 13.)

6. **Izdavanje teretnice**

Teretnica se izdaje u postupku ukrcaja tereta na brod a u pravnom smislu kao završni čin izvršenog ukrcaja . Teretnicu sastavlja brodar na osnovu pisanih podataka krcatelja. Po našem pravu izdavalac teretnice – brodar mora svojeručno potpisati teretnicu. Ovo iz razloga što je teretnica jednostran pravni akt pa je mora potpisati onaj koji je i izdaje²⁶. Iako se izdavaocem teretnice pravno smatra brodar nju stvarno izdaju zapovjednik broda ili agent broda. U praksi je najčešće ispunjava agent na osnovu podataka dobijenih od krcatelja, dok zapovjednik te podatke provjerava i potpisuje teretnicu.

²⁵ Priručnik za polaganje ispita za zvanje zapov. broda, oficira palube i oficira plovidbene straže, Bar 2004

²⁶ I. Grabovac, *Ibid*, str. 100

Pomorsko pravo – Specijalistički rad
Teretnica sa osvrtom na elektronsku teretnicu

Izdavanju teretnice prethodi sastavljanje jednog formulata u tri dijela (*triptih*) i to:

- **Dispozicija ukrcaja** – *Shipper's note* - krcatelj označava robu i sve njene osobine i prihvata uslove prevoza.
- **Nalog za ukrcaj** – *Shipping order* – nalog brodar zapovjedniku broda kojim mu se nalaže da preuzme i ukrca teret.
- **Potvrda o ukrcaju** – *Mate's receipt* – zapovjednik izdaje krcatelju potvrdu o tome da je preuzeo i ukrcao teret. Na osnovu ovog zadnjeg dijela brodar krcatelju izdaje teretnicu²⁷.

Na zahtjev krcatelja, brodar, odnosno njegov agent izdaje teretnicu kojom se konačno potvrđuje da je odnosni teret po vrsti i količini ukrcao na brod²⁷. Nakon što je ugovor o prevozu zaključen krcatelj predaje vozaaru dispoziciju ukrcaja u koju je unio podatke o količini, vrsti i oznakama tereta za čiju je tačnost odgovoran vozaaru.

Prijava ukrcaja je isprava kojušpediter daje agentu kojom se najavljuje prevoz tereta koji je naveden u prijavi. Agent brodar je dužan da prihvati prijavu ukrcaja samo za teret čiji je prevoz prethodno ugovoren ili prijavljen brodaru.

The image shows a standard international shipping form titled "SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS". The form is divided into several sections:

- SHIPPER'S INFORMATION:** Includes fields for Shipper, Consignee, and a section for Transport Details (This shipment is under the regulations prescribed for: Radioactive, Corrosive, Flammable, Toxic, Infectious, Other).
- SHIPPER'S DECLARATION:** A section where the shipper declares that the contents are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations.
- NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS:** A table with columns for UN No., Proper Shipping Name, Class or Division (Hazard Class), Packing Group, Quantity and type of packing, and other details.
- ADDITIONAL HANDLING INFORMATION:** A section for providing specific handling instructions.
- SIGNATURE AND DATE:** A section for the shipper's signature and date.

Slika 1: Dispozicija ukrcaja Izvor: www.docstoc.com

²⁶A. Burić, *Pomorsko pravo* (skripta), 2008, str.38

²⁷B. Ivošević, *Ibid.*, str. 94

Pomorsko pravo – Specijalistički rad
Teretnica sa osvrtom na elektronsku teretnicu

Ako je teret prihvaćen na prevoz agent broдача ovjerava nalog ukrcaja kojim potvrđuje prihvata tereta za ukrcaj na brod. Nakon što je teret ukrcan na brod krcatelju se izdaje potvrda ukrcaja kojom se potvrđuje da je teret ukrcan na brod. Pored podataka o vrsti, količini i oznakama tereta ova isprava sadrži i eventualne primjedbe.

2003020

MATES RECEIPT

COPY NOT-NEGOTIABLE

No. 12667 Convent, LA, 7/21/08

RECEIVED THIS DAY IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION,
ABOARD THE VESSEL: M/V UBC SYDNEY From _____

ZEN-NOH GRAIN CORPORATION
OPERATING
ZEN-NOH GRAIN ELEVATOR
CONVENT, LOUISIANA

FOR THE ORDER ACCOUNT OF ZEN-NOH GRAIN CORPORATION

1,194,818 12/56 bushels of U.S. NO. 2 OR BETTER YELLOW CORN said to weigh 66,909,820 pounds

Stowage: HOLD NOS. 1,2,3,4,5.

30.350.095 mt

L.S.
L.S.

QUALITY & QUANTITY UNKNOWN

Slika 2: Potvrda o ukrcaju, izvor <http://www.lawandsea.net/>

6.1 Izdavanje teretnice „primljeno na ukrcaj“

U praksi je često slučaj da krcatelj ne predaje teret direktno zapovjedniku već ga predaje agentu vozara u luci ukrcaja prije nego je brod stigao u luku. Taj se teret smiješta u skladište ili na obalu gdje ostaje dok brod ne stigne u luku. Brodar nema pravo izdati teretnicu za taj teret jer se teretnica izdaje nakon ukrcaja tereta na brod. Međutim krcatelj može da zahtjeva da mu brodar izda potvrdu o preuzimanju tereta ili teretnicu "primljeno za ukrcaj"

(teretnicu za ukrcaj). Brodar koji je izdao teretnicu za ukrcaj, tj. teretnicu "primljeno radi ukrcaja", može umjesto da izda novu teretnicu, da stavi napomenu "ukrcano" - na postojećoj teretnici "primljeno za ukrcaj", čime potvrđuje da je teret ukrcan na brod. U slučaju da je brodar izdao novu teretnicu "ukrcano na brod", krcatelj je tada obavezan da brodaru vrati teretnicu "primljeno za ukrcaj". Takođe, ako je bila izdata potvrda o preuzimanju tereta, krcatelj je obavezan da prilikom preuzimanja teretnice (ili tovrnog lista), ovakvu potvrdu vrati brodaru. (Čl. 536. i 537. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi – Sl. list SRJ 12/78).

Teretnicu „ukrcano“ potpisuje zapovjednik ili agent vozara, a teretnicu „primljeno na ukrcaj“ redovno potpisuje agent vozara.

Teretnica „primljeno na ukrcaj“ je po svojim svojstvima veoma slična teretnici „ukrcano“ s tim da postoje određene razlike zbog toga što se teretnica „primljeno na ukrcaj“ izdaje prije nego je teret na brodu, a teretnica „ukrcano“ nakon ukrcaja tereta na brod.

6.2 *Broj originala teretnice*

Teretnica se redovno izdaje u više primjeraka. Razlog za izdavanje više primjeraka teretnice je rizik da se teretnica može izgubiti u toku putovanja. U praksi je uobičajeno da se teretnica izda u više primjeraka i ako stranke ništa ne ugovore u vezi sa brojem primjeraka. Tako brodar izdaje krcatelju nekoliko originalnih primjeraka teretnice, naznačavajući na svakom primjerku ukupan broj izdatih originala. Ovo sve da bi se zaštitio zakonski imalac teretnice²⁹. Jedan primjerak ostaje brodaru dok se ostali nalaze kod krcatelja koji ih na različite načine šalje primaocu, čime se postiže veća sigurnost da će bar jedan primjerak teretnice biti u rukama primaoca prije nego brod stigne u luku odredišta.

Iako se ostali primjerci originala teretnice nalaze kod krcatelja on ih ne može zloupotrebiti na način da proda isti teret nekolicini osoba, upravo zbog toga što svaka od teretnica mora imati naznačen broj ukupno izdatih originala.

6.3 *Prepis teretnice*

Član 544. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SRJ 12/98) propisuje: „Svaka strana može da zahteva da se za njene potrebe sastavi više prepisa teretnice. Na svakom prepisu teretnice mora da bude navedeno da se radi o prepisu. Krcatelj mora brodaru, na njegov zahtjev, da potpiše prepis teretnice“. Dakle stranke mogu tražiti prepis teretnice koji mora biti istovjetan s originalom. Razlika između originala i prepisa je ta što je prepis neprenosiva isprava i nema svojstvo hartije od vrijednosti. Takođe na osnovu prepisa teretnice se ne može tražiti predaja tereta. Značaj ove isprave je taj da se na osnovu nje mogu saznati činjenice koje teretnica sadrži.

²⁸ I. Grabovac *Ibid*, str. 101

7. Prenos teretnice

Najvažnija uloga teretnice je da omogućava njenom imaocu raspolaganje tim teretom i kada nije u njegovom fizičkom posjedu, već je predat vozaru radi prevoza. Zbog toga teretnica mora biti prenosiva. Zbog te svoje odlike teretnica se smatra ključnim instrumentom u cirkulaciji robe.

Teretnica se može prenositi od trenutka kada je vozar potpisao ovu ispravu i predao je krcatelju. Krcatelj ima pravo prenositi teretnicu na treće osobe ako sam ne namjerava preuzeti teret. Treći imaoci teretnice mogu je i dalje prenositi.

Prenosom teretnice se mogu prenositi prava i sadržana u njoj. Izvjesno je da sticanjem teretnice imalac stiče pravo na preuzimanje tereta od vozara i to je pravo garantovano zakonitom imaocu teretnice u dobroj vjeri u svim nacionalnim pravima.

Teretnica se prenosi na osnovu načela koja vrijede za hartije od vrijednosti. Način prenosa teretnice zavisi od forme u kojoj je teretnica izdata, odnosno od načina na koji je određen primalac. Teretnica na ime, prenosi se ustupanjem, odnosno građansko-pravnom cesijom, dok se teretnica po naredbi prenosi-indsamentom, a teretnica na donosioca - prenosi prostom predajom "iz ruke u ruku"²⁹.

Teretnica na ime je teretnica koja sadrži ime lica kojoj vozar treba predati teret. Ova vrsta teretnice se prenosi ustupanjem, prema načelima koja važe za prenos hartija od vrijednosti.

Teretnica po naredbi prenosi se indosamentom – naredbom. U ovoj teretnici je tačno navedeno lice po čijoj naredbi će se teret predati. Kod ovog načina prenosa teretnice može se javiti više indosamenata, odnosno teretnica se može više puta prenositi. M. Stanković navodi slijedeće: *Neprekinuti niz indosamenata kod teretnice po naredbi, označava povezanost u redosledu prenosa putem indosamenta, tako što je korisnik teretnice-prvi indosant, a svaki narodni indosant je lice koje je u prethodnom indosamentu, bilo označeno kao indosatar. Uproščeno rečeno, kod neprekinutog niza indosamenata pri prenošenju teretnice (konosmana), određeno lice se pojavljuje jednom kao imalac teretnice, a drugi put, kao indosant, tj. kao lice koje dalje na novog korisnika prenosi teretnicu. Taj se neprekinuti niz indosamenata obavlja na poledini teretnice, licu teretnice ili produžetku-alonžu, koji se pridodaje teretnici-konosmanu. Međutim, ukoliko se u teretnici pojavi "rekta klauzula", odnosno "rekta indosament", to znači da se dalje ne može teretnica po naredbi, u tom slučaju, prenositi na novo lice indosamentom*

Kod teretnice na donosioca imalac prava nije imenovan i vozar je dužan predati teret licu koje mu donese (prezentuje) teretnicu. Ova vrsta teretnica se najjednostavnije prenosi, običnom predajom. Svaki imalac takve teretnice ovlašćen je da ostvaruje prava iz nje³⁰.

²⁹ M. Stanković, *Ibid*, str. 93

³⁰ I. Grabovac *Ibid*, str. 104

8 Dokazna strana teretnice

Teretnica, odnosno konosman, kao hartija od vrijednosti ima dokaznu snagu u pogledu osnovnog posla, zbog kojeg je teretnica izdata. Međutim, teretnica služi još i kao dokazno sredstvo i to:

- a) u odnosu između broдача i krcatelja i
- b) u odnosu između broдача i trećih lica (korisnika teretnice, primaoca robe).

Kod odnosa između broдача i krcatelja, tj. između izdavaoca teretnice i prvog korisnika ove isprave, teretnica se pojavljuje kao nepotpuno dokazno sredstvo. Naime, na osnovu teretnice se stvara pretpostavka da je roba koja je navedena u teretnici primljena na prevoz od broдача. Obje ugovorne strane, broдар i krcatelj, to mogu pobijati. Tako na primer, broдар može tvrditi da je roba koja je označena u teretnici tačna jer je tako na teretnici potvrdio i krcatelj. U takvom slučaju, označena količina, vrsta, težina robe i sl. potpisana od strane ugovornih strana na teretnici, stvara pretpostavku o tačnosti unjetih podataka o robi u ovu ispravu³¹.

Dokazna snaga teretnice u odnosu između broдача i primaoca robe zavisi od toga ko se poziva na osporavanje navoda unjetih u teretnicu. Tako na primer, primalac robe, kao treće lice ima pravo kao imalac teretnice da svim dokaznim sredstvima pobija navode unjete u teretnicu. Suprotno ovome, broдар mora na zahtev primaoca da isporuči robu koja je unjeta u teretnicu, bez obzira na činjenicu kakvu je robu primio radi prevoza. Ako broдар to ne učini i isporuči neku drugu robu od one koja je navedena u teretnici ili količinu koja nije ista kao ona koja je navedena u teretnici, onda je on u obavezi da nadoknadi štetu krcatelju. On se može jedino osloboditi od odgovornosti za naknadu štete, ako dokaže da je roba imala skrivene mane³².

Teretnica, kao hartija od vrijednosti, dovodi do toga da broдар po njoj odgovara primaocu za onu robu koja je unjeta u teretnicu, dok se suprotno ne dokaže (odgovornost *ex scriptura*, odgovornost za ono što je upisano u teretnici-konosmanu), a krcatelju-broдар odgovara po ugovoru o prevozu, za ono što je primio na prevoz (*ex recepto*)³³.

Prema konvenciji o teretnici, broдар nije dužan u teretnici navesti podatke o oznakama, broju, količini ili težini tereta, ako ima sumnju da podaci koje je dao krcatelj nijesu tačni ili ako ne može da ih provjeri. U praksi se ovo ne primjenjuje jer broдарi redovno unose primjedbe s objašnjenjem u teretnicu (nečista teretnica), kojima se ograđuju od njihove tačnosti.

U koliko nema broдарskih primjedbi u teretnici u pogledu tereta (čista teretnica), pravne posljedice u odnosu prema dokaznoj snazi teretnice i odgovornosti broдача iz teretnice prema ovlašćenom imaocu teretnice su značajne³⁴. Protokol o izmjenama i dopunama Međunarodne konvencije o teretnici iz 1968. godine donio je koncepciju da se kada broдар ne unese u teretnicu osnovne primjedbe, smatra da je preuzeo teret onako kako ga je i označio u

³¹ Z. Antonijević *Ibid*, str 505

³² *Ibidem*

³³ *Ibid*. Str.506

³⁴ I. Grabovac *Ibid*, str. 106

teretnici. Otuda i načelo o teretnici kao hartiji od vrijednosti koja ima neoporivu dokaznu snagu.

9 Garantno pismo

Unošenje primjedbi u teretnicu čini teretnicu nečistom i to ima značajne posljedice na odnos stranaka iz ugovora jer primjedbe oduzimaju dokaznu vrijednost onim podacima iz teretnice na koje se odnose. U praksi se često dešava da se krcatelj i naručilac dogovaraju i obraćaju zapovjedniku da ne unese u teretnicu primjedbe koje je imao namjeru unijeti. U slučaju da zapovjednik i pored toga ima namjeru unijeti primjedbe u teretnicu krcatelj nudi zapovjedniku garantno pismo u zamjenu za čistu teretnicu.

Garantno pismo (letter of indemnity) je isprava koju krcatelj predaje zapovjedniku ili agentu broda u zamjenu za čistu teretnicu. Garantnim pismom krcatelj garantuje da će brodaru nadoknaditi štetu koju bi ovaj pretrpio zbog izdavanja čiste teretnice. Izdavanje čiste teretnice u zamjenu za garantno pismo brodar preuzima veliki rizik. Zato zapovjednik treba biti vrlo oprezan i obavezno mora kontaktirati brodara i jedino uz njegovo odobrenje smije izdati čistu teretnicu u zamjenu za garantno pismo. Ako je brodar dao odobrenje, zapovjednik treba da provjeri da je izdavalac garantnog pisma krcatelj, kao i da sadržaj garantnog pisma u potpunosti obezbjeđuje brodara.

Garantno pismo može ali i ne mora imati karakter prevare. Ono ima karakter prevare ako je zapovjednik svjesno izostavio primjedbe iako mu je bilo poznato da teretnica sadrži ne tačne podatke. Garantno pismo nema karakter prevare u slučaju da su podaci u teretnici stvarno tačni ali ih zapovjednik ne može provjeriti ili ako se radi o neznatnim nedostacima na teretu koji ne utiču na vrijednost tereta³⁵.

Praksa izdavanja čiste teretnice u zamjenu za garantno pismo je veoma rizična i koliko je god moguće treba je izbjeđavati.

10 Predaja tereta na osnovu teretnice

Predaja tereta primaocu je poslednja faza izvršenja ugovora o prevozu. Predaja tereta je pravni akt kojim brodar izvršava poslednju obavezu iz ugovora o prevozu, predajući imaoocu teret koji je preuzet na prevoz s tim ciljem.

Predaja se smatra izvrenom kada teret bude iskrcan i predat licu koja je ovlašćena da teret preuzme.

Predaja tereta se može vršiti na brodu, obali ili skladištu. Ako ništa nije ugovoreno u praksi je uobičajeno da se teret predaje uz bok broda (FAS Free Alongside Ship). Prema

³⁵ Đ.Ivković, *Priručnik Hamburška pravila*, Internet izdanje, 1994 god

Konvenciji o teretnici odgovornost broдача za teret prestaje u trenutku kada je sav teret iskrcan.

Nakon iskrcaja brodar je dužan da s dužnom pažnjom postupa sa teretom, da ga preda u skladište i da o tome obavijesti primaoca. Ako je teret smješten u skladište broдача on odgovara za njega kao skladištar, a ukoliko je smješten u javno skladište odgovornost broдача prestaje nad tim teretom.

Predaja tereta je pravni akt i predstavlja zajedničku radnju broдача i primaoca.

10.1 Predaja tereta ovlašćenom licu

Prije samo predaje tereta brodar je dužan provjeriti da li osoba koja prezentuje teretnicu ima pravo na preuzimanje tereta. Brodar ne smije predati teret imaoocu teretnice na ime ako je teretnica prenesen indosamentom, niti imaoocu teretnice po naredbi, ako je teretnica prenesena trdicijom (iz ruke u ruku). Ako je teretnica izdata na ime zakoniti imalac teretnice je osoba koja je navedena kao primalac ili osoba na koju je teretnica prenesena cesijom. Ako se radi o teretnici po naredbi, zapovjednik je dužan predati licu čije je ime navedeno u teretnici a ako je teretnica bila indosirana zapovjednik je dužan provjeriti da li ima neprekinuti nizindosamenata, počev od krcatelja pa do poslednjeg imaooca teretnice. Ako je izdata teretnica na donosioca ili ako je teretnica indosirana bjanko indosamentom, zakoniti imalac teretnice je svaki donosilac koji je teretnicu stekao na zakonit način.

10.2 Postupak predaje

Član 572 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi („Sl.list SRJ“, br 12/98, 44/99, 74/99) propisuje „Ovlašćeni imalac ima pravo da, čim teret stigne u luku, odnosno pristanište odredišta, pod uslovom da ispuni sve obaveze koje proizlaze iz teretnice, zahteva da mu brodar preda teret. Prilikom preuzimanja tereta, ovlašćeni imalac teretnice dužan je da teretnicu vrati broдарu“. Ako brodar preda teret a ne uzme teretnicu biće odgovoran prema drugim imaoocima teretnice koji bi se eventualno pojavili sa zahtjevom za predaju tereta. Uobičajeno je da na primjerku teretnice koji vraća vozaru primalac potvrdi prijem tereta uz potpis.

Da bi primalac mogao preuzeti teret nije dovoljno da broдарu prezentuje teretnicu već treba i da ispuni obaveze iz teretnice prema broдарu. To su obaveze plaćanja vozarine, prekostojnica i drugih potraživanja koje slijede iz teretnice. Nakon što je primalac izvršio svoje obaveze vozar mu predaje ispravu „bez prepreke“ i tada se završavaju formalnosti oko predaje tereta.

U istom članu, između ostalog, propisano je da u koliko je teret u luci predat podnosiocu jednog od više primjeraka teretnice, ostali primjerci teretnice više ne obavezuju broдача.

10.3 Smetnje u predaji tereta

O smetnjama u predaji tereta je riječ ako se primalac tereta ne javi ili ako se ne može pronaći ili ako neće ili ne može preuzeti teret, odnosno ako se prije predaje tereta javi više zakonitih imalaca teretnice, brodar je dužan da traži uputstvo od krcatelja, odnosno od naručioca³⁶. U slučaju da brodar ne dobije uputstvo od krcatelja ili ga ne dobije na vrijeme, teret može iskrcati i čuvati ga sam ili ga može proslijediti u javno skladište. Ako se odluči da preda teret u javno skladište, brodar odgovara samo za izbor skladišta a ne i za robu koja je uskladištena. O prezetim mjerama dužan je obavijestiti sve korisnike prevoza koji su mu poznati³⁷. U koliko nijesu izmirene obaveze iz ugovora o prevozu, ako nije plaćena vozarina i sl. brodar ima pravo prodati uskladištenu robu ili dio robe, i namiriti svoja potraživanja³⁸.

11. Teretnica u unutrašnjoj plovidbi

Po našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi omogućeno je da se i u unutrašnjoj plovidbi izdaje teretnica. Međutim bez obzira na tu mogućnost u unutrašnjoj plovidbi se izdavao tovarni list kao dokument koji je pratio ukrcaj tereta na brod unutrašnje plovidbe.

Teretnica u unutrašnjoj plovidbi izdaje se samo na izričit zahtjev krcatelja i tom prilikom se teretnica izdaje samo u jednom primjerku. Kao i u pomorskoj, taklo i u unutrašnjoj plovidbi teretnica može da glasi na ime, na donosioca i po naredbi. Do stupanja na snagu izmjena i dopuna Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine teretnica u unutrašnjoj plovidbi je mogla samo da se izdaje kao teretnica na ime i na donosioca³⁹.

12. Teretnica kao isprava po Hamburškim pravilima iz 1978

Konvencija Ujedinjenih nacija o prevozu robe morem iz 1978. godine ili poznatija kao Hamburška pravila, sadrži odredbe o teretnici, njenoj funkciji i dokaznoj snazi.

Konvencija potvrđuje poznato načelo da brodar izdaje teretnicu na zahtjev krcatelja. U Konvenciji se nalaze detaljne odredbe o sadržaju teretnice ali nepostojanje nekog od podataka ne utiče na pravno značenje i funkciju teretnice⁴⁰.

³⁶ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi „Sl.list SRJ“, br 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00- Čl. 583

³⁷ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi „Sl.list SRJ“, br 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00- Čl. 585

³⁸ Pomorska enciklopedija, Tom 6 (Pe-Rh), Jugoslovenski leksikografski zavod, Zagreb, 1976, str. 438

³⁹ Z. Antonijević *Ibid*, str 506

⁴⁰ I. Grabovac *Ibid*, str. 107

U Konvenciji se određuje dokazna snaga teretnice i učinak primjedbi koje brodar unosi u teretnicu u vezi tereta. Ponavlja se poznato načelo iz Haških pravila o pravu i dužnosti brodarka da unese napomene u vezi sa podacima o teretu ili da konstatuje neke spoljne nedostatke na teretu. U Konvenciji iz 1978 se preciznije objašnjavaju takve napomene. U pogledu dokazne strane čiste teretnice prihvaćen je stav Vizbijskih pravila što je u skladu i sa našim Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

Ovom Konvencijom se obrađuje i problematika garantnih pisama koje krcatelji daju zapovjeniku broda u zamjenu za čistu teretnicu.

13. Elektronska teretnica

U novije vrijeme, a posebno od kada su donijeta Pravila međunarodnog pomorskog odbora za elektronske teretnice, u Parizu 1990. godine, u međunarodnom pomorskom transportu se sve više, umjesto klasičnih teretnica, pojavljuju tzv. elektronske teretnice (*electronic bill of lading*).

Naime, ovim se tereticama vrši unošenje podataka iz teretnice u kompjuter (računar), a podaci se iz njega mogu prenositi, putem štampača na papir. Ovakve elektronske teretnice u kojima su podaci o robi i drugi podaci unjeti u memoriju računara, mogu se osim njenog prenošenja na papir, efikasno prenositi i na daljinu, putem elektronske pošte. Na taj način se u luci odredišta ili u sjedištu krcatelja, može efikasno preuzimati roba, odnosno sa robom dalje raspolagati, a po potrebi podaci o ukrcanoj robi, putem elektronske teretnice prenijeti od strane brodarka na daljinu i sa njom ostvarivati sva ona prava koja daje i klasična teretnica.

Elektronska teretnica može da obavlja iste funkcije kao i papirna kako pri preuzimanju robe u luci odredišta, tako i pri prenosu vlasništva na robi. Takođe i kod naplaćivanja cijene robe od strane prodavca, zatim kod prezentovanja ove teretnice banci, radi realizacije akreditiva, odnosno naplate prodajne cijene.

Elektronska teretnica će se izdavati (saglasno Pravilima međunarodnog pomorskog odbora za elektronske teretnice, usvojenim na Konferenciji istog Odbora, u Parizu 1990. godine), a time i navedena Pravila o istoj primjenjivati, kad se ugovorne strane pri prevozu robe u međunarodnom pomorskom transportu (brodar i krcatelj) o tome sporazumiju.

U odnosu na klasičnu papirnu teretnicu, nova elektronska teretnica, zadržala je potpuno istu ulogu, samo se promijenila tehnika njene izrade i prenosa podataka iz nje putem elektronske pošte. Umesto unosa podataka na unaprijed odštampani papirni formular, podaci se kod elektronske teretnice, unose u memoriju kompjutera, gde se čuvaju u obliku računarskih zapisa. Sam prenos podataka u računar primoca, obavlja se putem kompjutreskog moderna, dok se sadržaj elektronske teretnice može uvijek imati na ekranu kompjutera, a po potrebi prenijeti i na papir pomoću štampača i time sa potpisom ove teretnice od strane njenog izdavaoca, dobiti karakter hartije od vrijednosti.

13.1 Pravna regulativa elektronske teretnice

Elektronska teretnica regulisana je Pravilima međunarodnog pomorskog odbora (CMI) za elektronske teretnice, koja su usvojena u Parizu 1990. godine. Ova Pravila imaju fakultativan karakter i primenjuju se kada se sa njihovom primjenom saglase obje ugovorne strane. Ista Pravila se sastoje od 11 članova i to:

- 1) područja primjene;
- 2) definicije
- 3) pravila postupka
- 4) oblika sadržaja poruke o prijemu
- 5) odredbi uslova ugovora o prevozu
- 6) pravila o mjerodavnom pravu
- 7) pravu raspolaganja i prenosa
- 8) „povjerljivom ključu“
- 9) Predaji
- 10) Pravu prijema papirne isprave i
- 11) Istovjetnosti elektronskih podataka sa podacima u pisanom obliku⁴¹

Pravila CMI će se primjenjivati samo ukoliko se stranke ugovora o prijevozu slože s njihovom primjenom, što znači da će biti pravno obavezujuća tek nakon što ih stranke unesu u ugovor. Navedeno proizlazi iz čl.1. CMI Pravila, pod nazivom Područje primjene. Član 2. „Definicije“ obrađuje potrebu preciznog definisanja korišćenih termina Pravila za elektronske teretnice. Ovaj član sadrži definicije termina: : “Ugovor o prijevozu”, “Elektronska razmjena podataka”, “Potvrda prijama poruke”, “Nosilac (povjerljivog ključa)”, “Elektronski sistem” i “Elektronsko arhiviranje podataka⁴²”.

Član 3 Pravila upućuje na primjenu Tipskih pravila razmjene trgovinskih podataka računarskim putem (Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission, UNCID)), kada nijesu u sukobu s odredbama CMI Pravila. Pravila CMI će se primjenjivati samo ukoliko se stranke ugovora o prijevozu slože s njihovom primjenom, što znači da će biti pravno obavezujuća tek nakon što ih stranke unesu u ugovor⁴³.

U članu 4 Pravila definiše se oblik sadržaja poruke Naime, prevoznik nakon ukrcanja robe dostavlja obavještenje krcatelju na elektronsku adresu koju on odredi . To obavještenje o ukrcanju sadrži: ime krcatelja, podatke o teretu, datum i mjesto ukrcanja, pozivanje na brodareve uslove i rokove prevoza i povjerljivi ključ koji će se koristiti tokom slijedećega prenosa. Međutim, u tom trenutku još uvijek ne postoji siguran komunikacioni kanal, pa će se povjerljivi ključ morati prenijeti fizički ili na neki drugi siguran način⁴⁴.

⁴¹ Z. Česić „CMI pravila za elektroničke teretnice i problemi u praktičnoj primjeni“, Interenet izdanje Pomorskog zbornika“, str. 109

⁴² Ibid. Str. 110

⁴³ www.comitemaritime.org

⁴⁴ Ibidem

Član 5 se odnosi na odredbe o uslovima iz ugovora.

Član 6 Pravila navodi da „ Ugovor o prevozu podliježe pravilima bilo koje međunarodne konvencije ili nacionalnog zakona a na osnovu koga je izdata teretnica. U većini slučajeva elektronskom teretnicom „upravljaju Haško-Visbijska pravila.

O pravu raspolaganja i prenosa je riječ u članu 7 Pravila. Naime, imalac „povjerljivog ključa“ je ovlašćen da zahtjeva predaju tereta, da imenuje primaoca ili da ga zaijeni, da prenosi prava nadzora i prenosa na drugo lice, kao i druga prava prema brodaru u vezi rokova i uslova ugovora o prevozu isto kao da je imalac papirne teretnice⁴⁵.

„Povjerljivi ključ“ (*Private Key*) je kako objašnjava član 1. CMI Pravila „svaki tehnički prikladan oblik, kao što je kombinacija brojeva i/ili slova, o kojemu se stranke mogu dogovoriti kako bi osigurale vjerodostojnost i kompletnost prenosa“. U članu 8 Pravila kaže se da je povjerljivi ključ jedinstven za svakoga uzastopnog nosioca i da nosilac nema pravo sam prenositi povjerljivi ključ nego to može činiti isključivo brodar koji time dobija značajnu ulogu u prenosu prava iz elektronske teretnice.

Konačno predaja tereta je posljednja faza izvršenja ugovora o prevozu i obrađena je članu 8 Pravila. Predajom tereta primaocu izvršena je isporuka. Nosilac povjerljivog ključa ovlašćen je zahtjevati predaju tereta. Predajom tereta primaocu automatski se otkazuje povjerljivi ključ (čl.9.b.). Prijevoznik neće biti odgovoran zbog neisporuke ukoliko dokaže da je postupao s dužnom pažnjom prilikom utvrđivanja identiteta primaoca (čl.9.c.). Prema tome, osnov odgovornosti brodara za identifikaciju primaoca je pretpostavljena krivica⁴⁶.

U nekim slučajevima postoji mogućnost da se sa elektronske teretnice pređe na papirnu. Mogu postojati brojni razlozi zbog kojih će elektronska razmjena podataka biti otežana, bilo da se radi o tehničkim ili pravnim poteškoćama, ili jednostavno subjektivnim koji se ogledaju u gubitku povjerenja u elektronsku teretnicu. Kako bi u takvim slučajevima insistiranje na elektronskoj teretnici samo produbilo probleme, rješenje je pronađeno u opciji prelaza na klasičnu papirnu teretnicu. Ukoliko se ukaže potreba prelaza trebaproučiti odredbe čl.10. CMI Pravila, koje predstavljaju pravni okvir za postupanje u takvim situacijama⁴⁷.

13.2 Postupak izdavanja i prenosa elektronske teretnice

Saglasno Pravilima CMI-a za elektronsku teretnicu, procedura po osnovu elektronske teretnice bi se odvijala na taj način, što bi brodar poslije prijema robe na brod, poslao preko računara krcatelju obavještenje na elektronsku adresu, koju je odredio krcatelj. To obavještenje bi sadržalo: ime krcatelja, opis tereta - sa eventualnim primjedbama, datum i mjesto preuzimanja tereta, odredbe o uslovima prevoza i "poverljivom ključu" odnosno šifri elektronske teretnice. Krcatelj, posle toga potvrđuje prijem ovoga obavještenja, čime postaje

⁴⁵ Z. Ćesić, *Ibid*, str. 114

⁴⁶ *Ibid*, str, 115

⁴⁷ *Ibidem*

imalac niza prava, kao što su: pravo na predaju tereta, na imenovanje primaoca, na zamjenu imenovanog primaoca sa drugim primaocem tereta, tj. na prenos prava raspolaganja i prenosa na drugo lice, kao i prava na davanje naloga brodaru u vezi sa teretom, a u skladu sa ugovorom o prevozu. Kada se obavlja prenos ovih prava na treće lice, krcatelj mora o tome putem računara obavijestiti brodara odgovarajućom šifrom, verifikujući poruku "povjerljivim ključem" poslije čega brodar šalje licu, koje je imenovao krcatelj, isto obaveštenje, koje je uputio krcatelju, bez slanja šifre o "povjerljivom ključu". Ovo je lice dužno da potvrdi da prihvata pravo raspolaganja i prenosa, poslije čega brodar poništava prethodnu šifru iz računara i određuje novu. Novi imalac elektronske teretnice dobija novu šifru, odnosno povjerljivi ključ, na osnovu kojeg može na isti način dalje prenositi pravo raspolaganja na robi i prenosa robe na druga lica. Na kraju, kada teret dođe u određenu luku, brodar obavještava o tome poslednjeg imaoca "povjerljivog ključa" - odnosno šifre elektronske teretnice⁴⁸.

Kod elektronske teretnice, jedino brodar može vršiti prenos "povjerljivog ključa" čime se eliminiše mogućnost da prava ovlašćenog imaoca iz elektronske teretnice, budu ugrožena od strane prethodnih držalaca "povjerljivog ključa". Naime, ako bi taj "ključ" ostao isti, svako lice koje bi bilo u njegovom posjedu, moglo bi da traži predaju tereta. Dakle, za razliku od klasične-papirne teretnice, gdje se samom činjenicom posjedovanja i prenosa teretnice, predaje i papir-odnosno teretnica, čime se vrši i prenos vlasništva na robi, sa ranijeg na novog vlasnika, dotle kod elektronske teretnice, brodar se javlja kao neka vrsta posrednika, pošto on raspolaže sa šifrom i on prenosi elektronsku teretnicu, sa jednog na drugo lice, mijenjajući šifru ranijeg vlasnika, drugom šifrom novog vlasnika. Na taj način, raniji vlasnik ne može da zloupotrebljava elektronsku teretnicu, pošto ne raspolaže novom šifrom. Takođe, do šifre, odn. povjerljivog ključa ne može doći ni treće lice koje nije povezano sa prevozom robe.

Na osnovu Pravila međunarodnog pomorskog odbora za elektronske teretnice, postupak prenosa vlasništva na robi putem elektronske teretnice, odvijao bi se na način što bi brodar prenio elektronsku teretnicu na krcatelja, sa šifrom, odn. lozinkom - "povjerljivim ključem" pomoću kojeg se može ući u računar i dobiti elektronska teretnica. Ukoliko bi kasnije, došlo do izmjene vlasništva na robi, krcatelj, nosilac elektronske teretnice, odnosno povjerljivog ključa bi obavijestio brodara o tom prenosu prava raspolaganja na robi, na novog vlasnika-nosioca elektronske teretnice. Tada bi brodar obavijestio novog nosioca elektronske teretnice, bez davanja šifre, da je primio poruku krcatelja, odnosno ranijeg imaoca elektronske teretnice. Novi nosilac elektronske teretnice, odn. novi vlasnik robe, obavijestio bi brodara o prihvatanju prava o raspolaganju po elektronskoj teretnici, poslije čega bi brodar poništio raniji "povjerljivi ključ" i izdao drugi novom nosiocu elektronske teretnice, odn. novom vlasniku robe.

Kada bi došlo do situacije, da predloženi novi nosilac obavijesti brodara da ne prihvata pravo raspolaganja i prenosa robe ili propusti da u razumnom roku obavesti vozara o tom prihvatanju, tada ne dolazi do prenosa prava raspolaganja sa robom i prenosa teretnice. Brodar bi u tom slučaju obavijestio postojećeg nosioca elektronske teretnice i ne bi došlo do promjene „povjerljivog ključa“.⁴⁹

⁴⁸ www.comitemaritime.org

⁴⁹ Č. Pejović, *Ibid*, str.254

Povjerljivi ključ je jedinstven i poseban za svakog vlasnika robe, odnosno elektronske teretnice, putem kojeg se on može legitimisati kao vlasnik robe i od broдача zahtjevati isporuku robe ili dalje prenošenje vlasništva. Dakle, "povjerljivi ključ" mora biti poseban i različit za svakog nosioca elektronske teretnice, a broдар predaje robu poslije valjane identifikacije, kada poništava raniji "povjerljivi ključ". Broдар, kao vozar, nije odgovoran za pogrešnu predaju robe, kad dokaže da je upotrebio dužnu, razumnu pažnju, pri prenosu robe putem elektronske teretnice, sa jednog na drugo lice, kako bi se uvjerio da je stranka koja tvrdi da je nosilac elektronske teretnice, odnosno primalac robe, zaista ta stranka.

13.3 Primjena elektronske teretnice u praksi (Sea Docs i BOLERO)

Projekat Sea Docks je predstavljao prvi ozbiljniji pokušaj uvođenja elektronske teretnice u praksu. To je bio projekt udruženja nezavisnih broдача INTERTANCO (International Association of Independent Tanker Owners) i Chase Manhattan Bank, koji su oformili Sea Docs Registry Limited, kako bi zajedničkim snagama olakšali prevoz robe morem i isporuku nafte⁵⁰.

Kako se naftni često isporučuje primaocu i prije dolaska broда u odredišnu luku, nisu postojali uslovi za dostavljanje i prenos tradicionalne teretnice, što je bio osnovni razlog da se pokuša pronaći način zamjene tradicionalne teretnice. Koristili su banku za „spremanje“ izvorne papirne teretnice koju izdaje prevoznik, a koristili su je i kao posrednika u slučajevima prenosa teretnice, kao i njene predaje primaocu. Međutim to je bilo polovično rješenje jer se u potpunosti nije moglo izbjeći izdavanje papirne teretnice.

Nakon što krcatelj izvornu teretnicu preda u Sea Docs na čuvanje, dodjeljuje mu se povjerljivi ključ. Ukoliko bi vlasnik teretnice nju namjeravao predati, o takvoj namjeri obavijestio bi Sea Docs elektronskim putem, omogućujući tako onome na kojega se pravo iz teretnice prenosi dodjelu povjerljivog ključa. Nakon obavijesti o namjeri prenosa, Sea Docs provjerava poruku prenosioca kako bi osigurao njenu autentičnost prije nego po njoj postupi. Uz obavijest prenosioca o namjeri prenosa, stranka na koju se pravo iz teretnice prenosi, obavještava Sea Docs o prihvatanju prenosa. Svrha tih provjera je da se osigura ispravnost i izvornost poruke. Zbog toga Sea Docs zapisuje ime stranke na koju se pravo iz teretnice prenosi kao novoga imaoca tek nakon što sve poruke budu provjerene. Dolaskom broда u odredišnu luku, odnosno prije početka predaje tereta, Sea Docs prenosi identifikacioni kod broдару, odnosno, u praksi, zapovjedniku broда, kao i posljednjoj ovlaštenoj stranci za primanje tereta. Ovlašteni primalac tereta stiče na taj način pravo zahtijevati predaju tereta.

Ovaj projekat održao se svega godinu dana iako se nije pojavila ni jedna poteškoća u radu. Razlozi su bili sasvim druge prirode a uglavnom su bili vezani za dodatne trokove.

⁵⁰ www.elbornes.com/shiping/bolero.htm,

Bolero je najnoviji i trenutno najrazvijeniji pokušaj uvođenja elektronske teretnice u praksi. U zajedničkom je vlasništvu Thought Transport Mutual Insurance Association (TT Club) i Society for Worldwide Inter Bank Financial Telecommunications (SWIFT) bankarskog udruženja. Bolero se sastoji od dvije odvojene kompanije s različitim organizacijama, ali koje blisko saraduju. Bolero Association Limited (BAL) je oformljen 1995. i uključuje sve korisnike Bolero mreže, kao i druga tijela koja podržavaju Bolero ciljeve kreiranja elektronske alternative papirnim ispravama. Bolero International Limited (BIL) predstavlja udruženi rizik odgovornosti između SWIFT i TT Club za izvršenje usluga Bolero mreže.⁵¹

Kao dodatak formalnom sporazumu predviđena je i Bolero knjiga pravila (Bolero Rule Book). Knjigom pravila ustanovljene su obaveze između korisnika. Knjiga pravila određuje kako će kompanije koristiti sistem za izdavanje elektronske teretnice. Iako je knjiga pravila dugačka i široka isprava, njena je osnovna odredba ta da se Bolero korisnici slažu s prihvaćanjem elektronskih Bolero poruka kao da su u pisanom obliku i ne preispituju valjanost Bolero digitalnog potpisa.⁵²

13.4 Elektronska teretnica u budućnosti

U perspektivi se očekuje sve veća upotreba elektronskih teretnica u međunarodnom pomorskom prevozu robe, a što bi trebalo da sve više potiskuje klasičnu papirnu teretnicu. Zbog mogućnosti da u svakom trenutku bude dostupna primaocu robe, bez obzira na njegovu udaljenost od izdavaoca teretnice, ona se pojavljuje kao sve efikasniji i praktičniji dokument koji se javlja u međunarodnom pomorskom prevozu.

To što još više koči njen dalji razvoj i njenu ekspanziju, vezano je ne za njen tehnički, već za pravni aspekt njene primjene. Ovo iz razloga, što pravna regulativa elektronskih dokumenata, kasni sa razvojem, pa se sve više nameće potreba, stvaranja novih međunarodnih pravila i konvencija koje bi priznavale odgovarajuće pravno dejstvo podacima koji se ne nalaze na papiru, nego u računaru. Dosadašnji napori, na tom planu, daju određene rezultate ali su oni još uvijek nedovoljni.

Izgledi za izdavanjem elektronskih teretnica u budućnosti u pomorskom prevozu sve su veći, zbog bržeg robnog prometa i veće sigurnosti, manjeg gubljenja i oštećenja teretnica (kao što je to slučaj, sa klasičnim tereticama) Upotrebom elektronske teretnice bi se omogućilo to, da se ne bi moglo dogoditi da brod sa teretom stigne u luku odredišta, a da teretnica nije još pristigla, pa se roba i ne može podići. Ovo iz razloga, što je u svakom

⁵¹ www.bolero.net

⁵² Z. Česić *Ibid*, str. 118

Pomorsko pravo – Specijalistički rad
Teretnica sa osvrtom na elektronsku teretnicu

momentu moguće dobiti elektronsku teretnicu u luci odredišta i to u njenom pisanom obliku-prenijetom na papir iz elektronske teretnice i koju bi uredno potpisao i ovjerio njen izdavalac (brodar).

PRILOZI

Pomorsko pravo – Specijalistički rad
Teretnica sa osvrtom na elektronsku teretnicu

MSC is a member of the largest container line in the world. We have the world's largest fleet of container ships and the world's largest container ports. (世界最大的集装箱航运公司) www.msc.com

MSC **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.**
12-14, chemin Rieu CH-1208 GENEVA, Switzerland
website: www.msc.com SCAC Code: MSCU

BILL OF LADING No. MSCUQS687294
ORIGINAL

NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's: 1 Of Three NO. OF RIDER PAGES: 0 Zero

SHIPPER:
NANJING PHARMACEUTICAL INDUSTRIAL CO. LTD
YINJIU ALLEY, LINHUR DIST, NANJING, CHINA

CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent's) (if POD)
SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEALED: Carrier has no liability or responsibility whatsoever for loss or damage to the goods by reason of misdescription, misclassification, tampering, or during the entire period, and/or in respect of inadequate packing of the goods for carriage in dry-stow containers, and for delivery out of the goods, in such circumstances.

CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here
BOKA ADRIATICA (OO)
STARA APOSTOLKA 25343 BIJELA
MONTENEGRO
VAT NO. 32396600
ID NO. 8671434428

PORT OF DISCHARGE (ASCHI):
MSC BELGRADE
20, Beogradski
Bulevar (Beograd), 11000
Phone: +381 11 3610000
Fax: +381 11 3610000

VESSEL AND VOYAGE NO. (see Clause 6.6):
MSC SOLA - XA613W

PORT OF LOADING:
Girgdo

PLACE OF RECEIPT: (Confirmed Through ONLY - see Clause 1 & 5.2)
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

WITHIN'S REF. (see Clause 1.1.1): 177WCACQ5253

SHIPPER'S REF. (see Clause 1.1.2): 4912542

PORT OF DISCHARGE:
Bar, Montenegro

PLACE OF DELIVERY: (Confirmed Through ONLY - see Clause 1 & 5.2)
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 1.4)

| Container Numbers, Seal Numbers and Marks | Description of Packages and Goods (Containers as indicated B/L of, and no Rider pages, if applicable) | Gross Cargo Weight | Measurement |
|--|---|-----------------------|---------------|
| TRLU7144136 40' HIGH CUBE Seal Number: FEM785722 tare Weight: 5.880 kgs. Marks and Numbers: N/M | 2 Package(s) of 2 SETS OF RUBBER FENDER CY TO CY FREIGHT PREPAID | 2,200.000 kgs. | 35.000 cu. m. |
| Total Items: 2 | | Total: 2,200.000 kgs. | 35.000 cu. m. |
| Freight Prepaid | | | |

FREIGHT & CHARGES: Cargo shall not be delivered unless Freight is fully paid and please (see Clause 10)

| FREIGHT & Charges | RATE | PREPAID | COLLECT |
|-------------------|------|---------|---------|
| | | | |

DECLARED VALUE: (Only applicable if AS Valuation charges apply - see Clause 7.3)
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CARRIER'S RECEIPT: (No. of Copies of B/Ls received by Carrier - see Clause 1.1.1)
1 copy

PLACE AND DATE OF ISSUE:
Girgdo, China
07-Apr-2016

SHIPPED ON BOARD DATE:
01-Apr-2016


SIGNED on behalf of the Carrier MSC and Mediterranean Shipping Company S.A. by its Agent: *[Signature]*
VAL TITEL SHOWN(1/3)

A 219528973

Standard Edition - (12/09/05) TERMS CONTINUED ON REVERSE

Prilog 1 Teretnica prednja strana (Preuzeto iz Pomorske agencije „Boka Adriatic“ – Bijela)

Pomorsko pravo – Specijalistički rad Teretnica sa osvrtnom na elektronsku teretnicu



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.
JAVNA AGENCIJA ZA PROMET MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.

CONTRACT OF CARRIAGE
Contract of Carriage continued from the front

1. DEFINITIONS
1.1. The word "Contract" shall mean this Contract of Carriage and any other documents, including bills of lading, receipts, mate receipts, and other documents, which may be issued in connection with the carriage of goods under this Contract.

2. CARRIAGE
2.1. The goods shall be carried by sea in one or more vessels of the Company, and the route of the voyage shall be ascertained from the bills of lading.

3. FREIGHT AND CHARGES
3.1. Freight shall be payable by the cargo owner to the Company at the rate specified in the bills of lading.

4. RESPONSIBILITY
4.1. The Company shall be responsible for the safe carriage of the goods, subject to the provisions of this Contract.

5. BILL OF LADING
5.1. The Company shall issue bills of lading for the goods, which shall be valid for the goods as described therein.

6. DEMURRAGE
6.1. Demurrage shall be payable by the cargo owner for the delay of the goods beyond the free time specified in the bills of lading.

7. GENERAL
7.1. This Contract shall be governed by the law of the country in which the Company is incorporated.

8. FORCE MAJEURE
8.1. The Company shall not be liable for delay or loss of goods caused by fire, war, piracy, or other causes beyond its control.

9. LIMITATION OF LIABILITY
9.1. The Company's liability shall be limited to the amount specified in the bills of lading.

10. ASSIGNMENT
10.1. The cargo owner may assign its rights under this Contract to any other party.

11. ENTIRE AGREEMENT
11.1. This Contract shall constitute the entire agreement between the parties.

12. LANGUAGE
12.1. The Contract shall be written in English, which shall be the governing language.

13. SIGNATURE
13.1. The Contract shall be signed by the cargo owner and the Company.

14. CARRIAGE
14.1. The goods shall be carried by sea in one or more vessels of the Company, and the route of the voyage shall be ascertained from the bills of lading.

15. FREIGHT AND CHARGES
15.1. Freight shall be payable by the cargo owner to the Company at the rate specified in the bills of lading.

16. RESPONSIBILITY
16.1. The Company shall be responsible for the safe carriage of the goods, subject to the provisions of this Contract.

17. BILL OF LADING
17.1. The Company shall issue bills of lading for the goods, which shall be valid for the goods as described therein.

18. DEMURRAGE
18.1. Demurrage shall be payable by the cargo owner for the delay of the goods beyond the free time specified in the bills of lading.

19. GENERAL
19.1. This Contract shall be governed by the law of the country in which the Company is incorporated.

20. FORCE MAJEURE
20.1. The Company shall not be liable for delay or loss of goods caused by fire, war, piracy, or other causes beyond its control.

21. LIMITATION OF LIABILITY
21.1. The Company's liability shall be limited to the amount specified in the bills of lading.

22. ASSIGNMENT
22.1. The cargo owner may assign its rights under this Contract to any other party.

23. ENTIRE AGREEMENT
23.1. This Contract shall constitute the entire agreement between the parties.

24. LANGUAGE
24.1. The Contract shall be written in English, which shall be the governing language.

25. SIGNATURE
25.1. The Contract shall be signed by the cargo owner and the Company.

See website: www.msc.com | www.msc.com | www.msc.com | www.msc.com | www.msc.com | www.msc.com | www.msc.com | www.msc.com | www.msc.com | www.msc.com

Pomorsko pravo – Specijalistički rad
Teretnica sa osvrtom na elektronsku teretnicu

| | | | | | |
|---|---|------------|---------|----------|---------|
| Standard Short Form Bill of Lading | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="padding: 2px;">SHIP DATE:</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">VOL. #:</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">CARRIER:</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">TARE #:</td></tr> </table> | SHIP DATE: | VOL. #: | CARRIER: | TARE #: |
| SHIP DATE: | | | | | |
| VOL. #: | | | | | |
| CARRIER: | | | | | |
| TARE #: | | | | | |
| COD Shipment <input type="checkbox"/> SHIPPER: | CONSIGNEE: | | | | |
| If COD Box is Checked Above, Collect COD Amount of \$ _____ Payable To: _____ <small>Company Check Only Unless Otherwise Stated</small> | Notify Before Delivery - Appointment Required <input type="checkbox"/> Telephone: _____ Purchase Order #: _____ Appointment Date: _____ Time: _____ | | | | |
| Affix Carrier's Pro Label Here | Special Instructions: | | | | |

| # Pieces | # M3 | # Description and/or NIMFC Item # | # Class | # Weight |
|----------|------|-----------------------------------|---------|----------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

(B) Subject to Carrier Inspection, Rejection/Refuse and Charges
 Shipper: After Loading, Fax a copy of the signed Bill of Lading to
909 481-9039

| | | |
|---|---|--|
| Note - when the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property. The agreed or declared value of the property is normally specifically stated by the shipper and is subject to LTV per parcel or to total declared value not to exceed: _____ per shipment. | Subject to Section 7 of the Conditions, if the shipment is to be delivered to the consignee, shippers must pay the charges. The consignee shall sign the following statement: The carrier shall not retain delivery of the shipment without payment of freight and other charges. | CARRIER INSTRUCTIONS Freight Charges Third Party Bill To: TS EXPRESS LOGISTICS INC POST OFFICE BOX 9116 ONTARIO, CA 91162 |
| Shipped subject to the classification and tariffs in effect on the date of the issue of this Bill of Lading, the charges described above in separate parcel rates, except as noted hereinafter and conditions of carriage in packages, articles, cartons, containers, and bills of lading, which are hereby accepted by the shipper and consignee. The shipper and consignee hereby acknowledge and agree to indemnify the carrier for any loss or damage to the property or to the carrier's equipment or to the carrier's liability to third parties arising out of the shipment of the property described herein, whether such loss or damage or liability is caused in whole or in part by the negligence or active or passive fault of the carrier or of any other party or parties, and whether such loss or damage or liability is caused in whole or in part by the negligence or active or passive fault of the carrier or of any other party or parties. Shippers hereby certify that the above stated quantities are correctly stated, including packages, containers, and all charges payable to the carrier, and that the carrier is not liable for any loss or damage to the property or to the carrier's equipment or to the carrier's liability to third parties arising out of the shipment of the property described herein, whether such loss or damage or liability is caused in whole or in part by the negligence or active or passive fault of the carrier or of any other party or parties. | | |

| | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| Shipper Signature: _____ | Carrier Signature: _____ |
| Consignee Rec'd by: _____ | Carrier Printed Name: _____ |
| Consignee Printed Name: _____ | Delivery Date: _____ |

Prilog 3. standardne forme teretnice (skraćena forma) (preuzeto sa internet stranice www.pdfFiller.com)

Pomorsko pravo – Specijalistički rad
Teretnica sa osvrtom na elektronsku teretnicu

Bill of Lading

TRAILER/CAR NUMBER _____
BILL DATE _____

| | |
|---------------------------|------------------------|
| TO | FROM |
| Consignee | Shipper |
| Street | Street |
| Destination | Origin |
| City/State/Zip | City/State/Zip |
| Route: | Special Instructions: |
| FOR PAYMENT, SEND BILL TO | SHIPPER'S INSTRUCTIONS |
| Name | |
| Company | |
| Street | |
| City/State/Zip | |

| NO. SHIPPING UNITS | TIME | DESCRIPTION OF ARTICLES SPECIAL MARKS & EXCEPTIONS | WEIGHT | RATE | CHARGES |
|--------------------|------|---|--------|------|---------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

| | | |
|--|--|---|
| REMIT C.O.D. | C.O.D. AMOUNT \$ | C.O.D. FEE PREPAID <input type="checkbox"/> COLLECT <input type="checkbox"/> |
| To: ADDRESS: | IF this shipment is to be delivered to the consignee without recourse on the consignor, the consignor shall sign the following statement: The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of freight and all other lawful charges. _____ (Signature of Consignor) | TOTAL CHARGES \$ |
| NOTE: Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically whether the agreed or declared value of the property. The agreed or declared value of the property is hereby specifically stated by the shipper to be not exceeding \$ _____ per _____. | | Freight Charges are added unless marked prepaid. CHECK BOX IF PREPAID <input type="checkbox"/> |
| <small>RECEIVED subject to the specifications and terms in effect on the date of the issue of this Bill of Lading, the property described above in agreement with order, except as noted (contents and condition of packages unviewed), marked, packaged and delivered as indicated above which said carrier (the word carrier being understood through this contract as meaning any person or corporation in possession of the property under the contract) agrees to carry to its usual place of delivery as said destination. If on its route, otherwise to deliver to another center on the route to said destination, it is mutually agreed as to each center of call or any of said property over all or any portion of said route to destination and as to each party at any time hereafter in all or any said property, that every service to be performed hereunder shall be subject to all the Bill of Lading terms and conditions in the governing classification on the date of shipment. Shipper hereby certifies that he is familiar with all the Bill of Lading terms and conditions in the governing classification and the said terms and conditions.</small> | | |
| Shipper | Carrier | |
| Per | Per | Date: |
| <small>Mark with "D" or "X" if appropriate to designate hazardous materials as defined in the Department of Transportation Regulations governing the transportation of hazardous materials. The use of this column is an optional method for identifying hazardous materials on Bills of Lading (172.201(a) (1)(ii) of Title 49 Code of Federal Regulations. Also when shipping hazardous materials, the shipper's certification statement prescribed in section 172.204(a) of the Federal Regulations, as indicated on the Bill of Lading does apply, unless a specific exception from the requirement is provided in the Regulations for a particular material.</small> | | |

Find more forms for your business at www.entrepreneur.com/formsnet

www.pdfFiller.com

Prilog 4. standardne forme teretnice (preuzeto sa internet stranice www.pdfFiller.com)

Pomorsko pravo – Specijalistički rad
Teretnica sa osvrtom na elektronsku teretnicu

Short Form of Bill of Lading

Carrier: _____ Date: _____
 Bill of Lading #: _____ PO#: _____
 Order#: _____
 Shipper/Consignor: _____

 Consignee: _____

 Instructions: _____

| Item Code | Details | Quantity | Weight (Unit) |
|-----------|---------|----------|---------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| Total | | | |

Terms Prepaid Collect Other

Shipper: Pick Up Date: _____ **Carrier:** Pick Up Date: _____

Signature: _____ Signature: _____

This section is to make it sure that all materials are properly classified, described, packaged, marked and labeled and are in good condition to be transported and according to the applicable regulations of transportina department. *Carrier acknowledges receipt of packages and that they are properly described as above and are in good order except as noted.*

Received in Apparent Good Order

Received By: _____ (Signatures)
 Print Name Here: _____
 Date: _____

Bill of Lading Template

Prilog 5 Kratka forma teretnice – preuzeto sa <http://www.wordstemplates.org/>

Pomorsko pravo – Specijalistički rad
Teretnica sa osvrtom na elektronsku teretnicu

Bill of Lading Program - Shipper: STARRE ENTERPRISES, INC.

File Edit Search Maintenance Reports Setup Help Shipper name: STARRE ENTERPRISES, INC.

Date: 12/05/2005 ... Carrier: PERFORMANCE FREIGHT SYSTEMS, ... PRO#: SCAC: 5432 Carrier #: 55883 Trailer#: Seal#: BOL#: 1001

Consigned to: STARENT ... Deliver to, if different: STARRE ENTERPRISES, INC. ...

STARRE ENTERPRISES, INC. ... 4290 PATTERSON AVENUE ... SUITE A ... WINSTON-SALEM, NC 27029

121 ROD CT. ... JOHN NICHOLS ... 877-879-6713 ... <-Contacts--> MICHAEL WILLIAMS ... 336-555-9700

Customer Order#: 1000234 Our Order#: 2000432 Dept: Shipper Per: ROBERT PARKER Prepaid/Coll/3rd: 3RD PARTY ... COD Amt: COD Fee: Prepaid: Collect:

U.S. DOT Hazmat Reg. No.: Pick Placards: CHEMICALS Driver Supplied Remit C.O.D. if Different Address

Special Instructions: DELIVER BETWEEN 8:00AM AND 3:00PM M-F

Route: RT 52 EXIT #13 NORTH TO BUILDING ON RIGHT - 0.5 MILES

BOL Message: MAKE SURE TO FASTEN PALLETS AS MATERIAL MAY SHIFT FURING TRANSIT

| Qty | UM | HM | Description of Articles, Kind of Package, Special Marks and Exceptions | Weight | Class | NMFC | Sub |
|-----|------|--------------------------|--|--------|-------|------|-----|
| 10 | SKID | <input type="checkbox"/> | 88007 CUSTOM BURNED CD'S | 1000 | 50 | | |
| 1 | SKID | <input type="checkbox"/> | 88766 POOL CHEMICALS | 10 | 50 | | |

11 1010

F2 - Lookup Fields F4 - Change Shipper F9 - Print labels F12 - Send Frt Bill to/3rd Party Single Edition

New Print Batch Exit

Prilog 6 - Elektronska teretnica 1 preuzeto sa <http://www.starbol.com/>

Zaključak

Svakodnevno se u svijetu dešavaju bitne promjene u pomorskom prevozu. Svjetska privreda, nauka i obrazovanje traže nove puteve za brži razvoj transporta uopšte. Velika uloga se posvećuje robnim i transportnim dokumentima čija vrijednost raste sa razvojem tehnologije. Uprkos promjenama teretnica je zadržala svoje svojstvo i igra izuzetno važnu ulogu u pomorskom prevozu. U početku je to bila obična potvrda koju je izdavao brodski pisar zatim se iz te isprave postepeno razvila teretnica koja je vjekovima bila nezamjenljiva i još uvijek je najvažnija isprava u pomorskoj trgovini.

Teretnica ide u korak sa novim potrebama i tendencijama koje se traže od nje. Krajem XX vijeka teretnicu potiskuju nove isprave prilagođene novim uslovima u međunarodnom prevozu i trgovini. U prilog tome ide i uvođenje elektronske teretnice. Elektronska teretnica je posljedica upotrebe kompjutera i drugih sredstva za automatsku obradu podataka. Njeno uvođenje dovodi prevozne isprave na prag velikih promjena koje će značiti novu eru u praksi i pravu pomorskih prevoza. Ne postoje smetnje da elektronske teretnice zamijene papirne. Informacija unesena u kompjuter može jednako uspješno vršiti ulogu dokaza o teretu primljenog na prevoz jer je razlika samo ta što se kod papirne teretnice podaci o teretu unose na papir a kod elektronske se podaci unose u kompjuter.

Učesnicima u pomorskom prevozu robe u prošlom vijeku sigurno bi bilo teško objasniti da će se umjesto teretnice u papirnom obliku koristiti neka druga može se reći „virtuelna“ isprava. Tako, i nama sada, teško je zamisliti kroz koje izmjene i unaprijeđenja će proći pomorski prevoz kroz sto godina. Vjerovatno će u velikoj mjeri biti drugačiji obzirom na stalni razvoj tehnike i tehnologije.

Literatura:

- Č.Pejović, Prevozne isprave u pomorskoj plovidbi, Cetinje, 1992
- Č.Pejović, Potvrda ukrcaja i teretnica, Bar 1993
- B. Ivošević Saobraćajno pravo, Beograd 2008
- B. Ivošević Pomorsko pravao, (skripta) Tivat 2011
- Đ.Ivković Priručnik Hamburška pravila, Internet izdanje, 1994 god
- Z. Antonijević Privredno pravo, Beograd 1989
- I. Grabovac Pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split 1995
- A.Burić, Pomorsko pravo (skripta) 2008
- E. Pallua, Pomorsko uporedno pravo, Rijeka 1975
- M. Stanković, Propisi robnog prometa, Beograd 1985
- M. Stanković, Međunarodni transport, špedicija i transportno osiguranje, Beogra 1980
- S.Carić i V. Kapor, Ugovori robnog prometa, Beogard 1983
- Z. Česić „CMI pravila za elektroničke teretnice i problemi u praktičnoj primjeni“, Interenet izdanje
- P.Brajković, Plovidbeno pravo, Kotor 2002
- B.Jakaša, Kopneno i zračno saobraćajno pravo, Zagreb 1969
- Pomorska enciklopedija, Zagreb 1983
- Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi „Sl.list SRJ“, br 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00

Internet izvori:

- www.pdfFiller.com
- www.starbol.com
- www.uncitral.org
- www.wordstemplates.org
- www.elbornes.com/shipping/bolero.htm
- www.bolero.net
- www.comitemaritime.org