

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE  
TIVAT**

Grbović Zorana

**PREVOZNE ISPRAVE U POMORSKOM TRANSPORTU**

**SPECIJALISTIČKI RAD**

Tivat 2017.

1. UVOD .....	3
2. TERETNICA (BILL OF LADING).....	4
2.1. Vrste i prenos teretnica .....	5
2.2. Odgovornost i dokazna snaga teretnice .....	5
2.3. Karakteristike teretnice – B/L.....	6
2.4. Vrste teretnice .....	7
2.5. Sadržaj teretnice.....	8
2.6. Funkcije teretnice.....	9
2.7. Skraćeni oblik teretnice.....	9
2.8. Elektronska teretnica.....	10
2.9. Pomorski tovarni list.....	10
2.10. Pomorska putna karta.....	11
2.11. Manifest tereta (manifest of goods).....	12
2.12. Kargo plan (cargo stowage plan).....	122
2.13. Spisak putnika.....	133
2.14. Vremenska tablica / činjenično stanje.....	13
3. PREVOZNE ISPRAVE.....	144
3.1. Tovarni list.....	144
3.2. Međunarodna regulativa .....	144
3.3. Karakteristike tovarnog lista .....	18
3.4. Vrste tovarnog lista.....	18
3.5. Papirna i elektronska forma tovarnog lista .....	19
3.6. Tovarni list u Evropskoj Uniji .....	21
3.7. Pojam i elementi ugovora o prevozu stvari morem .....	21
3.8. Vrste ugovora u pomorskom transportu .....	22
3.9. Tipski ugovori u pomorskom transportu i najznačajniji brodarski tipski ugovori.....	23
3.10. Prevozne isprave kod ugovora o prevozu stvari morem.....	244
3.10.1. Brodarski ugovor na putovanje (voyage charter).....	244
3.10.2. Brodarski ugovor na vrijeme .....	244
3.10.3. Ugovor o zakupu broda.....	255
3.10.4. Ugovor o prevozu pojedine komadne robe pošiljke – vozarski ugovor .....	255
3.10.5. Podbrodarski ugovor (subcharter ).....	255
3.10.6. Ugovori o prevozu putnika i prtljaga.....	266
3.10.7. Ugovor o tegljenju .....	277

3.10.8. Ugovor o plovidbenom agencijskom poslu .....	277
3.11. Zaključnica – Booking Nota .....	278
3.12. Pismo spremnosti (Notice Of Readiness) .....	28
3.13. Prijava, nalog i carinska prijava za ukrcaj .....	30
3.14. Oficirska potvrda .....	30
3.15. Parcel-receipt (potvrda) .....	31
4. ŠPEDITERSKO - AGENCIJSKI DOKUMENTI U OBAVLJANJU POSLOVA U LUCI.....	32
4.1. Dispozicija za rad špediteru/agentu, njen pravni status, funkcija i sadržaj .....	32
4.2 Carinski dokumenti kod dolaska i odlaska robe brodom.....	32
4.3 Lučka dispozicija .....	32
4.4 Lučke skladišne potvrde .....	33
4.5. Brojački listić .....	34
4.6. Protesti za štete nastale na robi u luci i na brodu.....	34
4.7. Izručnica/bez zapreke.....	34
4.8. Skladišnica .....	36
4.9. Špediterske potvrde/teretnice.....	37
4.10. Založnica (leter of lien).....	38
4.11. Garantna pisma .....	38
4.12. Havarijski zapisnik i obveznica .....	39
4.13. Nema uspjeha– nema plaćanja.....	39
4.14. Privremeno osiguranje .....	40
4.15. Pomorska (engleska) polisa osiguranja.....	40
4.16. Konzularne fakture.....	41
4.17. Protestna pisma .....	41
5. ZAKLJUČAK.....	422
6. LITERATURA .....	433

## 1. UVOD

Razvijeni pomorski saobraćaj / transport od značaja je za uspostavljanje veza među ljudima i drugim subjektima upućenim na međusobnu komunikaciju. Pojam pomorskog saobraćaja / transporta može se definisati kao „aktivnost koja je usmjerena na omogućavanje racionalnog savlađivanja vremena i prostora za razne društvene potrebe“.<sup>1</sup>

U pomorskom saobraćaju postoji veći broj isprava koje prate robu. Među njima najviše se koriste u nacionalnom i međunarodnom saobraćaju *teretnica* ili konosman (fran. *connaissement*), koja se redovno, a često i isključivo, izdaje kao potvrda da je brodar robu koja je u njoj označena, na prevoz, primio, uz obavezu da tu robu preveze u luku odredišta radi predaje primaocu i *tovarni list*, kojeg je stvorila komercijalna praksa, on prati robu u prevozu i zajedno sa robom predaje se primaocu u mjestu odredišta. Tovarni list je prema međunarodnim izvorima neprenosiva isprava, za razliku od konosmana, ali prema brojnim nacionalnim propisima tovarni list može dobiti pod određenim uslovima svojstvo hartije od vrijednosti.

Novina u međunarodnim transportnim dokumentima je mogućnost izdavanja prevoznih isprava u elektronskoj formi. Razmatrana su rješenja u Roterdamskim pravilima iz 2009. godine, Dodatnom protokolu na CMR iz 2008. godine kao i drugim međunarodnim izvorima. Prepušteno je nacionalnim propisima ili samim ugovornim stranama najčešće udruženjima prevoznika da razrade pitanja u vezi sa izdavanjem elektronske isprave. Izdavanje prevoznih isprava u papirnoj i elektronskoj formi ima prednosti i nedostatke.

U svakoj grani saobraćaja prilikom međunarodnog prevoza robe dolazi do izdavanja odgovarajućih dokumenata kojima se olakšava ne samo pravno regulisanje međunarodnog transporta robe, nego istovremeno i obavljanje niza drugih komercijalnih i pravnih radnji. Poseban značaj ima izdavanje prevoznih dokumenata kod regulisanja drugih ugovornih odnosa, ne samo ugovora o međunarodnom prevozu robe, a naročito odnosa kod distancine kupoprodaje u spoljnoj trgovini i kod plaćanja dokumentarnim akreditivom. U međunarodnom transportu robe se uglavnom izdaju konosmani (*teretnice*) i tovarni listovi. Konosman se najčešće izdaje u međunarodnom pomorskom saobraćaju, a djelimično i u rječnom saobraćaju.

Tovarni listovi se pojavljuju u svim drugim granama saobraćaja, a djelimično i u rječnom saobraćaju. Osnovna razlika između konosmana i tovarnog lista je u tome što konosman predstavlja hartiju od vrijednosti, dok tovarni list, najčešće, nema ta svojstva. Tovarni list je, po pravilu, neprenosiv i ne predstavlja robu. Za razliku od tovarnog lista, *teretnica* (konosman) je hartija od vrijednosti, prenosiva je i predstavlja robu. Druge prevozne isprave kao što su potvrda o prijemu, račun za kupljenu robu i slično, nemaju osobine tovarnog lista i sa njim se ne mogu izjednačavati.

Predmet specijalističkog rada su prevozne isprave u pomorskom transportu, koje su od posebnog značaja za razvoj privrede i društva, a što je bio razlog opredjeljenosti za njihovo proučavanje. Cilj rada je da ukaže i objasni značaj prevoznih isprava u pomorskom transportu. Ovaj rad je podijeljen na šest poglavlja obuhvatajući uvod, zaključak i literaturu.

---

<sup>1</sup> Ivošević, B., *Saobraćajno pravo*, Beograd, 2008., str. 17.

## 2. TRETNIKA (BILL OF LADING)

Teretnica je isprava kojom brodar potvrđuje da je primio određenu robu na brod radi prevoza i predaje ovlaštenom primaocu teretnice, uz uslove koji su u njoj navedeni. Teretnica predstavlja najvažniji dokument u pomorskom prevozu robe i kategoriše se u najvažnija dokumenta u pomorskom saobraćaju. Osim izraza teretnica u našem jeziku upotrebljava se i riječ konosman koji potiče od latinske riječi *cognoscere* što znači priznavanje, potvrđivanje. U svjetskim razmjerama najčešće korišćen naziv jeste „*Bill of Lading* „( B/L), što u prevodu sa engleskog jezika znači potvrda ukrcaja. Konosman ima trostruku funkciju:

- *Njime se potvrđuje postojanje ugovora o pomorskom prevozu*
- *On služi kao dokaz da je roba koja je u konosmanu navedena primljena radi prevoza*
- *Njime se utvrđuje obaveza brodarka da će robu po izvršenom prevozu uručiti imaocu isprave.*<sup>2</sup>

Dužnost je brodarka da izda konosman na zahtjev krcatelja kada ukrcaj tereta bude završen. Konosman je hartija od vrijednosti koja može da glasi na ime, po naredbi ili na donosioca. Konosman predstavlja pismenu ispravu sa svojstvima hartije od vrijednosti kojom brodar ili zapovjednik broda potvrđuje prijem tereta na brod i to onog tereta koji je naznačen u konosmanu i to u onakvom spoljnom stanju koje je naznačeno u konosmanu. Ovo potvrđivanje prijema tereta na brod se nadovezuje na obavezu brodarka da preveze taj teret onako kako je to u konosmanu označeno. Takođe se brodar konosmanom obavezuje da će teret u luci iskrcaja predati onom licu koje se u luci iskrcaja bude ispravno legitimisalo konosmanom. Konosman je najvažnija isprava u pomorskom prevozu robe, jer se njime omogućuje komercijalno iskorišćavanje tereta u prevozu, mada je teret odsutan sa tržišta. Konosman ne zamjenjuje ugovor o pomorskom prevozu, ali može biti dokaz da je taj ugovor zaključen.

Pravilo je da se konosman popunjava na osnovu podataka krcatelja. Ukoliko postoji opravdana sumnja da podaci koje je naveo krcatelj o vrsti tereta, oznakama na teretu, količini tereta nijesu tačni ili potpuni, a ako brodar nema mogućnosti da provjerava tačnost tih podataka prilikom ukrcavanja, brodar treba da u konosman unese obrazložene primjedbe. Ako tako ne postupi, smatraće se da je preuzeo onakav teret kakav je označen u konosmanu, pa je, prema tome, odgovoran da primaocu preda takav teret. Brodar je dužan da na zahtjev krcatelja izda više primjeraka konosmana, uz obavezu da na svakom primjerku označi ukupan broj izdatih primjeraka. Sadržina konosmana je propisana odgovarajućim propisima. Radi se o obaveznim podacima o krcatelju, brodarku, brodu, tovaru, njegovom spoljnom stanju, prevozu, podacima iz ugovora o prevozu itd. Konosman obavezno potpisuje brodar, ali ga u poslovnoj praksi često potpisuje i krcatelj.

---

<sup>2</sup> Nikolajević, B., *Saobraćajno pravo*, Beograd, 1964, str. 12.

## 2.1. Vrste i prenos teretnica

Postoje različite klasifikacije teretnica u zavisnosti od toga koji se kriterijum uzima kao odlučujući. U zavisnosti od toga da li je teretnica na ime, po naredbi ili na donosioca, prenos teretnice je različit. Tako se teretnica na ime prenosi cesijom, što nije uobičajeno, jer nije podobno za laku cirkulaciju. Teretnica po naredbi se prenosi indosamentom, a na donosioca prostom predajom i ova dva oblika prenosa teretnice su pogodnija u transportu i mnogo se više koriste. Prema momentu izdavanja teretnice razlikuje se teretnica „ukrcano“ od teretnice “primljeno na ukrcaj”, koja je u izvjesnom smislu privremena i treba da bude zamijenjena teretnicom “ukrcano”. U vezi sa eventualnim primjedbama koje se unose u teretnicu u pogledu stanja robe i ambalaže razlikuju se „čista“ i „nečista“ teretnica. Čista teretnica ne sadrži bilo kakve primjedbe o stanju tereta, dok nečista sadrži primjedbe broдача na spoljno stanje tereta ukrcanog na brod. Ovo razlikovanje je od velikog značaja, naročito kod međunarodnog plaćanja, pogotovo putem dokumentovanog akreditiva, jer je vjerodostojna isprava samo čist konosman.<sup>3</sup> Svojstvo konosmana kao hartije od vrijednosti omogućava korisniku prevoza da obavlja niz pravnih radnji u vezi sa robom kao što je prodaja robe, njeno zalaganje, iako teret nije stigao u mjesto odredišta, dakle, van državine je korisnika prevoza.<sup>4</sup>

## 2.2. Odgovornost i dokazna snaga teretnice

U realizaciji pomorskog prevoza robe, mogu nastati dvije vrste odgovornosti. Jedna je odgovornost broдача za čuvanje stvari predatih na prevoz, tzv. *odgovornost ex recepto*, koja nastaje na osnovu ugovora o prevozu, dok je drugi vid odgovornosti, tzv. *odgovornost ex scriptura*, odgovornost na osnovu teretnice koja nastaje izdavanjem teretnice. Odredbe ugovora o prevozu i teretnice mogu da se razlikuju i zbog toga je značajno razlikovanje ove dvije vrste odgovornosti. Na osnovu ugovora o pomorskom prevozu reguliše se odgovornost broдача prema naručiocu posla, krcatelju, kao ugovornoj strani. U slučaju neslaganja podataka o teretu, teretnica je samo jedan od dokaza o prijemu robe i njenim karakteristikama, ali se mogu koristiti i sva druga dokazna sredstva, jer se radi o odnosu među ugovornim stranama. U ovom slučaju se radi o odgovornosti *ex recepto*. Odgovornost na osnovu teretnice se naziva *odgovornost ex scriptura* i nastaje izdavanjem teretnice, a znači odgovornost broдача prema primaocu, tj. svakom zakonitom imaocu teretnice. Iako se teretnica izdaje na osnovu ugovora o prevozu, ona je samostalan pravni akt u odnosu na ugovor i treće lice, tj. zakoniti imalac teretnice, a to je najčešće primalac robe, svoja prava izvodi iz teretnice a ne ugovora o prevozu u čijem zaključivanju i nije učestvovao. Zakonitom imaocu teretnice roba se mora isporučiti u skladu sa navodima iz teretnice o vrsti, količini i stanju. U rukama zakonitog imaoca teretnice ova hartija postaje apstraktna i broдар ne može koristiti druga dokazna sredstva nego mora isporučiti robu prema uslovima iz teretnice. U ovom slučaju dolazi do punog izražaja strogost odgovornosti *ex scriptura*. Jedina mogućnost da djelimično ublaži ovu strogost je da broдар unese primjedbe u teretnicu u vezi sa stanjem robe i ambalaže i učini teretnicu nečistom, što je čini nepogodnom za neke transakcije, na primjer plaćanje putem dokumentarnog akreditiva. Najjednostavnije rečeno, odgovornost *ex recepto* je odgovornost broдача prema krcatelju koja nastaje na osnovu ugovora o prevozu, pri čemu je

<sup>3</sup> Pavić, D., *Pomorsko pravo*, Split, 2002, str. 236.

<sup>4</sup> Nikolajević, B., *op. cit.*, str. 14.

teretnica samo jedan od dokaza o prijemu i karakteristikama robe.<sup>5</sup> Odgovornost ex scriptura je odgovornost iz teretnice i znači odgovornost broдача zakonitom imaoцу teretnice koji po pravilu nije ugovorna strana (primalac) i mora da mu isporuči robu prema stanju navedenom u teretnici, pri čemu broдач nema pravo da dokazuje primaocu da teret ne odgovara navodima u teretnici, osim ako se radi o nečistoj teretnici. Primalac zato može da ističe samo prigovore iz teretnice, a ne može isticati prigovore iz ugovora o prevozu, jer nije ugovorna strana.

### 2.3. Karakteristike teretnice – B/L

Teretnica predstavlja najvažniju ispravu u pomorskom prevozu robe i kategoriše se u najvažnija dokumenta u pomorskom saobraćaju.

Slika 1. Teretnica **Izvor:** <https://www.samplerwords.com-čista-teretnica>

## Straight Bill of Lading

BILL #: \_\_\_\_\_  
BILL DATE: \_\_\_\_\_

<p><b>SHIP TO</b></p> <p>Consignee Name Company Street City, ST, Zip Phone</p>	<p><b>FROM</b></p> <p>Shipping Name Company Origin City, ST, Zip Phone</p>
<p><b>BILLING INFORMATION</b></p> <p>Name Company Street City, ST, Zip</p>	<p><b>SHIPPING OR SPECIAL INSTRUCTIONS</b></p> <div style="border: 1px solid black; height: 40px;"></div>

NO.	SHIPPING UNITS	PKG TYPE	HM	DESCRIPTION OF ARTICLES	WEIGHT	RATE	CHARGES

<p>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.</p> <p>_____ (Signature of Consignor)</p>	<p><b>TOTAL CHARGES \$</b></p>
<p><small>NOTE: Where 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 hereby specifically stated by the shipper to be not exceeding</small></p> <p>\$ _____ per _____</p>	<p>Freight Charges are collect unless Box is Marked Prepaid</p> <p>CHECK IF PREPAID _____</p>
<p><small>Received subject to individually determined rates, classifications or written contracts that have been agreed on in writing between the carrier and shipper on the date of issue, if applicable, otherwise to rates, classifications and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper on request.</small></p> <p><small>The property described above is in apparent good order, except as noted. If on its route, otherwise to deliver to another carrier on the route to said destination. It is mutually agreed as to each carrier of all or any of said property, over all or any portion of said route to destination and as to each party at any time interested 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></p>	
<p>Shipper Company _____</p> <p>Per _____</p> <p>Shipper Signature _____</p>	<p>Carrier _____</p> <p>Trailer # _____</p> <p>Date _____</p>

MARK 'X' IN HM COLUMN FOR HAZARDOUS MATERIALS

Teretnica ima sledeće karakteristike:

- *Ona je formalna priznanica prevoznika / broдача da je roba / teret u količini i u stanju kako je to naznačeno u teretnici, ukrcana na brod, radi prevoza morem ili preuzeta od strane prevoznika radi prevoza*
- *To je dokaz o postojanju ugovora o prevozu stvari morem*
- *Teretnicom se broдар obavezuje da će predati teret licu koje je ovlašćeno na osnovu teretnice*
- *Ona je vrijednosni papir<sup>6</sup>*

Teretnica je isprava pomorskog prevoza kojom broдар 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 broдача.

#### 2.4. Vrste teretnice

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*
- *Teretnica na donosioca<sup>7</sup>*

*Teretnica na ime* ovlašćuje samo jedno lice da može preuzeti ukrcanu robu od broдача, ona nije često u upotrebi. Broдар je dužan da preda teret u određenoj luci onom licu na čije ime teretnica glasi, a koje je naznačeno kao primalac robe. Prava iz teretnice na ime mogu se prenositi ustupanjem i u njoj se naznačuje ime osobe na koju se prenose prava sa lica naznačenog u originalnoj teretnici.

*Teretnica po naredbi* određuje ime korisnika, imaoца teretnice, ali ostavlja se mogućnost da se po njegovoj naredbi odredi novo lice za prijem robe sa istim statusom. Postoji mogućnost da uopšte nije navedeno ime, već da samo stoji u teretnici klauzula „po naredbi“. U ovom slučaju smatra se da ona glasi po naredbi krcatelja, tj. da će krcatelj moći da podigne robu u luci odredišta ili da na osnovu ovlašćenja iz teretnice odredi lice koje će robu primiti. Teretnica po naredbi najčešće se upotrebljava u praksi. Njena najveća prednost je u njenoj lakoj prenosivosti od prvog imaoца, primaoca robe ili krcatelja na buduće imaoce teretnice. Broдар je dužan da preda teret u odredišnoj luci onom licu koje ima uredan originalni primjerak teretnice, ali i licu koje je po naredbi određeno. Ako to lice nije posebno navedeno, a teretnica je indosirana, onda je indosar (lice na koje se prenosi teretnica), taj koji se legitimiše u odredišnoj luci i preuzima robu.

<sup>6</sup> Turina, A., *Međunarodna špedicija*, Rijeka, I-II, 1966, str. 127.

<sup>7</sup> Pavić, D., *op. cit.*, str. 239.



Teretnica po naredbi omogućava korisniku prevoza da u toku prevoza robe do odredišne luke može robu prodavati indosiranjem, tj. prenosom teretnice na kupca robe.

Takođe, imalac dok traje prevoz robe do odredišta luke može na osnovu takve teretnice da dobija razne kredite zalažući teret iz indosirane teretnice kao garanciju.

*Teretnica na donosioca* predstavlja najjednostavniji oblik teretnice koja se sa starog imaoca prenosi na novog, iz ruke u ruku. Brodar će u odredišnoj luci predati teret onome ko se legitimiše predajom originalnog primjerka teretnice i ne mora imalac teretnice dokazivati identitet, jedino se identitet provjerava ukoliko postoji opravdana sumnja da je imalac teretnice do nje došao na nezakonit način.

U praksi postoji podjela teretnica prema vremenu kada je ista izdata i one se dijele na:

- *Teretnica ukrcano ( on board )*
- *Primljeno na ukrcaj*<sup>8</sup>

Teretnica ukrcano na brod se izdaje kada je stvarno teret ukrcan na brod, a teretnica primljena za ukrcaj brodar izdaje onda kada preuzme teret u luci, a nije ukrcana na brod.

## 2.5. Sadržaj teretnice

Teretnica je najvažnija isprava u pomorskom transportu robe, bez koje je skoro nezamisliv savremeni pomorski transport, i ona je regulisana Konvencijom o teretnici koja je donesena 1924. godine u Briselu. Teretnica se ubraja među najstroženije 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 broдача da teret preveze do odredišne luke iskrcaja i preda ovlašćenom primaocu. Brodar sastavlja teretnicu na osnovu podataka koje mu daje krcatelj robe. Prema međunarodnim odredbama, teretnica sadrži sledeće podatke:

- ime i sjedište, odnosno prebivalište broдача koji izdaje teretnicu;
- podatke o identitetu broда;
- ime i sjedište, odnosno prebivalište krcatelja;
- ime i sjedište, odnosno prebivalište primaoca ili oznaku „po naredbi“ ili oznaku „na donosioca“;
- luku odredišta ili vrijeme i mjesto kada će se i gdje luka odrediti;
- količinu tereta prema broju komada, težini, zapremini, ili nekoj drugoj jedinici mjere, prema vrsti robe;
- vrstu robe i oznake koje se na njoj nalaze;
- stanje robe ili ambalaže prema spoljašnjem izgledu;

---

<sup>8</sup> Turina, A., *op. cit.*, str. 125.

- odredbe o vozarini;
- mjesto i dan ukrcaja robe i izdavanja teretnice.

## 2.6. Funkcije teretnice

Teretnica kao dokument, osim što izražava svoja transportna svojstva, izražava odnose i interese i prodavca i kupca u spoljnotrgovinskoj razmjeni. Ona je garancija i za prodavca i za kupca da će kupoprodajni ugovor biti realizovan. Dobijanjem teretnice, prodavac ispunjava sve uslove iz kupoprodajnog ugovora o isporuci robe, pošto je predao robu na prevoz za odgovarajuće odredište. Teretnica istovremeno služi i kao dokument na osnovu kojeg će prodavac naplatiti robu. U praksi spoljnotrgovinskog prometa, ali i u međunarodnom pomorskom transportu, teretnica služi kao:

- *pismeni dokaz da je zaključen ugovor o pomorskom prevozu*
- *pismena potvrda da je brodar primio robu na prevoz*
- *prenosna isprava sa statusom prenosive hartije od vrijednosti, koja predstavlja robu koja je predmet kupoprodajnog ugovora.*<sup>9</sup>

Kao pismeni dokaz o zaključenom ugovoru o pomorskom prevozu, teretnica zamjenjuje prevozni ugovor. Naime, u linijskoj plovidbi ne zaključuje se poseban ugovor o prevozu budući da su poznati svi elementi dolaska i odlaska broda, norme ukrcaja i iskrcaja. Poslije prijema robe, brodar izdaje teretnicu, a iz nje i uslova navedenih u njoj proističu prava i obaveze brodara i korisnika prevoza. U ovom slučaju teretnica je dokaz da je zaključen ugovor.

U slučaju da teretnica predstavlja prenosivu hartiju od vrijednosti, ona sadrži robu koja je predata brodaru na prevoz.

## 2.7. Skraćeni oblik teretnice

Zbog važnosti koju teretnica ima u pomorskom prevozu, njena složenost, veliki broj podataka, veći broj originala i moguć vrlo veliki broj kopija, nametnuli su potrebu da se ona pojednostavi. Tako se pojavio skraćeni oblik teretnice (*Short Form Bill of Lading*). Radi se o kratkom izvodu iz redovne teretnice koji sadrži sve podatke koji se odnose na ukrcanu robu, ali je izostavljen veliki broj klauzula koje inače sadrži teretnica. Skraćena teretnica obično sadrži napomenu da se na nju odnose sve klauzule inače sadržane u standardnoj teretnici.

---

<sup>9</sup> Pavić, D., *op.cit.*, str. 240.

## **2.8. Elektronska teretnica**

Potreba za uvođenjem elektronske teretnice je napredak nauke, tehnike i modernizacija poslovanja u pomorskoj privredi, gdje se sada govori o klasičnom i elektronskom poslovanju. Elektronska teretnica sadrži podatke o teretu u elektronskom zapisu. Kod klasične teretnice najvažniji podaci o teretu koji se prevozi upisuju se u unaprijed odštampan formular koji prevoznik potpisuje i šalje poštom primaocu, dok se kod elektronske teretnice ovi podaci unose u kompjuter i elektronskim putem šalju primaocu. U odgovoru na pitanja da li elektronska teretnica može uspješno da zamijeni klasičnu, stvari nijesu potpuno jasne. Što se tiče njene funkcije dokaznog sredstva o zaključenom ugovoru o prevozu i robi koja je primljena na prevoz, ona je podjednako uspješna kao i klasična. Međutim, problem nastaje kod tradicionalne funkcije teretnice kao hartije od vrijednosti. Da bi se ova funkcija ostvarila isprava mora biti u fizičkom posjedu, što nije slučaj sa elektronskom teretnicom.

Osim tog dokazna snaga teretnice je donekle problematična, jer teretnica da bi bila dokaz mora da bude u fizičkom posjedu, a ona se nalazi u memoriji kompjutera.

Kompjuterski print ima dokaznu snagu kopije isprave i njegovu prihvatljivost kao dokaznog sredstva mora da utvrdi sud. U manipulisanju elektronskom teretnicom moguće su namjerne ili slučajne greške upadom u kompjuterski sistem. Osim toga, činjenica je da elektronska teretnica ne sadrži ni potpis prevoznika kojim se kod klasične teretnice garantuje tačnost unijetih podataka. Sve ovo ukazuje da upotreba elektronske teretnice ima nekih nespornih prednosti, ali i nedostatke u odnosu na klasičnu teretnicu.

Značajni su naponi CMI na rješavanju ovih problema kroz Pravila CMI o elektronskoj teretnici iz 1990. godine, u kojima su, između ostalog, problemi vezani za nepostojanje fizičkog posjeda teretnice riješeni djelimično ustanovljavanjem povjerljivog ključa koji imaocu omogućava pristup kompjuterskim podacima. Uvažavajući sve direktnije zahtjeve za zamjenu papirnih isprava elektronskom razmjenom podataka, jer je upotreba kompjutera dovela do revolucionarnih promjena, usvojena su Pravila za elektronske teretnice. Primjena ovih pravila se ugovara, tj. u potpunosti se zasnivaju na sporazumu stranaka. Prihvatajući ova Pravila ugovorne strane smatraju elektronske podatke izjednačenim sa pismenim oblikom, kad god se takav oblik traži prema propisima ili običajima. Bez obzira na ovu odredbu, mjerodavno pravo može postaviti zahtjev u pogledu oblika kojima elektronska razmjena podataka neće biti dovoljna. U svakom slučaju ova pravila pružaju određeni nivo sigurnosti za korisnike elektronskih prenosova.

Savremeni razvoj informatičke tehnologije i informacionih sistema otvorio je mogućnost zamjene tradicionalnih oblika prevoznih isprava i načina njihove upotrebe elektronskom razmjenom podataka. Tim postupkom se veoma ubrzava prenos dokumentacije a što se reflektuje na sve učesnike u poslu.

## **2.9. Pomorski tovarni list**

Pomorski tovarni list je neprenosiva isprava kojom brodar potvrđuje da je primio na prevoz teret naveden u toj ispravi i kojom preuzima obavezu da prema uslovima sadržanim u toj ispravi preveze teret i preda ga primaocu imenovanom u ovoj ispravi. Pomorski tovarni list je mnogo jednostavniji od teretnice i predstavlja dokaz da je roba primljena na prevoz onako kako je u njemu navedeno. Međutim, za razliku od teretnice ova isprava ne sadrži podatke o uslovima

prevoza, već samo sadrži tipsku klauzulu oko prevoza. Najvažnija razlika između teretnice i pomorskog tovarnog lista sastoji se u tome što pomorski tovarni list nema svojstvo hartije od vrijednosti i nije prenosiv.

## 2.10. Pomorska putna karta

U pomorskoj teoriji i praksi, ali i u pravnim aktima koji regulišu prevoz putnika, prihvaćeno je stanovište da je pomorska putna karta neformalni ugovor koji se može zaključiti usmeno, pismeno ili pak konkludentnim radnjama. Sadržaj putne karte se razlikuje od brodarka do brodarka, ali u principu putna pomorska karta mora da sadrži sledeće podatke:

- *mjesto i datum izdavanja*
- *mjesto polaska i odredišta*
- *putni razred i cijenu prevoza*
- *ime i sjedište brodarka kao i naziv broda prevozioca*<sup>10</sup>

Putna pomorska karta ima sledeće svoje funkcije:

- ona je dokaz o postojanju ugovora;
- ona je legitimacioni papir, na osnovu kojega putnik ima pravo zahtijevati izvršenje ugovora, a prije svega prijem na brod;
- ona je dokaz da putnik poznaje uslove ugovora, ako su sadržani u putnoj karti.

Praksa poznaje sledeće vrste putne karte:

- *na ime*
- *na donosioca*<sup>11</sup>

Karakteristično je da se putna karta na ime prenosi cesijom, ali je potrebna saglasnost brodarka za taj čin. Međutim, potrebno je napomenuti da status tzv. „slijepog putnika“ koji putuje ilegalno brodom je regulisan Konvencijom o slijepim putnicima donijetom u Briselu 1957. godine. Međunarodna pomorska plovidba u poslednje vrijeme sve više se susreće sa problemom prevoza nezakonitih putnika (stowaways). Po ocjenama časopisa „Fairplay“, godišnji gubici od nezakonitih putnika u međunarodnoj plovidbi čine oko 20 miliona američkih dolara.

---

<sup>10</sup> Ibid, str. 241.

<sup>11</sup> Turina, A., *op. cit.*, str. 126.

## 2.11. Manifest tereta (manifest of goods)

Manifest tereta je isprava koju izrađuje zapovjedništvo broda u najčešćim slučajevima prvi oficir paluge, a koji uvijek potpisuje zapovjednik broda. Manifest tereta se sačinjava i izrađuje nakon završetka ukrcaja robe.

U manifestu tereta, koji je standardnog sadržaja i oblika, upisuju se sledeći podaci:

- ime broda;
- ime zapovjednika broda;
- luka ukrcaja;
- datum ukrcaja, luka iskrcaja;
- broj teretnice, naziv krcatelja;
- naziv primaoca terete;
- broj i količina pakovanja;
- opis robe;
- bruto težina;
- kubatura;
- vozarina.

Prilikom isplovljenja agent broda obavezno uručuje manifest tereta nadležnoj carinarnici. Određeni broj primjeraka ovog manifesta se putem agenta broda uručuje svim učesnicima posla u luci ukrcaja, a i šire.

## 2.12. Kargo plan (cargo stowage plan)

Plan krcanja tereta može biti preliminarni, radni i finalni. Kargo plan tereta na brodu izrađuje zapovjedništvo broda, po pravilu prvi oficir palube, ali ga uvijek potpisuje (odobrava) zapovjednik broda. Kargo plan se prilikom dolaska broda na iskrcaj predaje primaocu tereta, da bi isti organizovao adekvatno iskrcaj i prihvata robe iz broda. Finalni Kargo plan se izrađuje nakon prijema robe u brod i on tačno pokazuje mjesto gdje je smješten teret na brodu po tereticama.

### 2.13. Spisak putnika

Na putničkim brodovima od strane zapovjedništva broda sačinjava se dokument spisak putnika, koji po pravilu radi oficir zadužen za putnike (tzv. komesar), ali spisak putnika obavezno kao i kargo plan uvijek potpisuje zapovjednik. Spisak putnika uvijek mora sadržati sledeće podatke:<sup>12</sup>

- naziv prevoznika;
- naziv prevoznog sredstva, ime i prezime putnika;
- broj putne isprave;
- lične putnikove;
- luku ukrcaja;
- luku iskrcaja/opredeljenja;
- datum početka putovanja;
- datum izrade spiska,
- pečat i potpis zapovjednika, ili agenta, i dr.

### 2.14. Vremenska tablica / činjenično stanje

Uobičajeno je da nakon što se završi ukrcaj ili iskrcaj robe sa broda sastavi pisani prikaz tih operacija radi konačnog obračuna vremena stojnica. Ta isprava se naziva *vremenska tablica*. U njoj se prema danima, satima i minutima opisuje tok radnje ukrcaja ili iskrcaja robe sa prikazima opravdanih prekida rada, konačnim obračunom trajanja vremena ukrcaja odnosno iskrcaja, tj. konačnim obračunom stojnica. Isprava služi, isključivo i jedino, u dokazne svrhe. Ako se stranke ne usaglase sa pojedinim podacima, o tome konačnu odluku donosi arbitraža ili sud. Vremensku tablicu, potpisuje brodski agent, zapovjednik broda i krcatelj, tj. primalac robe.

---

<sup>12</sup> Ivošević, B., *Pomorsko pravo*, (Materijal za spremanje ispita na specijalističkom studiju), Tivat, 2011, str. 296.

### 3. PREVOZNE ISPRAVE

#### 3.1. Tovarni list

Tovarni list je isprava kojom se potvrđuje da je zaključen ugovor o prevozu robe i da je roba primljena na prevoz, a na osnovu koga se prevoznik obavezuje da preda robu licu označenom u tom dokumentu. Koristi se u svim vidovima saobraćaja, željezničkom, drumskom, riječnom, pomorskom, vazdušnom i kombinovanom prevozu. U praksi se najčešće prave razlike između unutrašnjeg i međunarodnog tovarnog lista u pojedinoj grani saobraćaja.

Sporno je da li je takva praksa opravdana, jer se sve češće pojavljuju jedinstveni poslovni obrasci tovarnih listova koji se na isti način primjenjuju u unutrašnjem i međunarodnom transportu robe. Druga veoma značajna tendencija na međunarodnom planu je usmjerena ka uprošćavanju sadržine tovarnih listova. Pojedini tovarni listovi su do te mjere složeni da to ometa normalno pravno regulisanje međunarodnog transporta robe. Uporedo sa tendencijom uprošćavanja sadržine tovarnih listova pojavljuje se i nastojanje, u skladu sa potrebama u spoljnotrgovinskoj razmjeni, da se tovarni list izdaje u sve većem broju primjeraka. Slično je i sa konosmanom, kod koga se često ne izdaje samo veći broj kopija, nego i povećan broj originala, kao uostalom i kod pojedinih vrsta tovarnih listova. Ova pojava je izraz sve raznovrsnijih i složenijih odnosa u spoljno- trgovinskoj razmjeni, kao i čestih potreba da se u isto vrijeme tovarni list ili konosman mogu upotrijebiti u različite svrhe. Najnovija tendencija je izdavanje elektronskih prevoznih isprava.

#### 3.2. Međunarodna regulativa

Za međunarodni drumski prevoz robe relevantna je Konvencija o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR) iz 1956. sa Protokolom iz 1978. Godine 2008. usvojen je Dodatni protokol na CMR konvenciju (eCMR) - kojim se daje mogućnost izdavanja elektronskog teretnog lista 2008. CMR se ne bavi pitanjem prenosivog tovarnog lista.<sup>13</sup>

Opšte prihvaćeno stanovište je da je tovarni list prema CMR neprenosiva isprava. Nema prepreka, međutim, da se u međunarodnom drumskom saobraćaju izda i prenosiv tovarni list ako se ugovorne strane o tome sporazumiju, primjenom odredbi mjerodavnog nacionalnog prava. Tovarni list je prima facie dokaz o tome da je zaključen ugovor o prevozu o uslovima ugovora i o prijemu robe od strane prevozioca. Ako prevoznik nije unio rezerve u tovarni list, pretpostavlja se da su roba i ambalaža u dobrom spoljašnjem izgledu u trenutku prijema.

Međunarodni željeznički prevoz robe je pravno regulisan Konvencijom o međunarodnim željezničkim prevozom COTIF iz 1980. godine. U čl.6 COTIF-a su predviđena pravila o karakteru tovarnog lista. Ugovor o prevozu mora se potvrditi tovarnim listom koji je u skladu sa jedinstvenim modelom. Međutim, nedostatak, neispravnost ili gubitak tovarnog lista neće uticati na postojanje ili valjanost ugovora koji ostaje podvrgnut Jednoobraznim pravilima. Potpisuju ga pošiljalac i prevoznik a potpis se može zamijeniti na neki odgovarajući način.

---

<sup>13</sup> Pavić, D., *op. cit.*, str. 198.

Izdaje se u dva primjerka i to za svaku pošiljku. U slučaju prevoza koji ulazi na teritoriju EU ili teritoriju gdje važi zajednički postupak za prevoz, svaka pošiljka mora biti praćena tovarnim listom koji ispunjava uslove predviđene u čl. 7. u sadržini tovarnog lista. Međunarodno udruženje prevoznika utvrđuje jedinstveni model tovarnih listova. Tovarni list se može ispostaviti elektronskim putem. Član 7. navodi brojne elemente koje tovarni list treba da sadrži. Novina je da je pošiljalac odgovoran u pogledu pojedinosti koje se upisuju u tovarni list ako je propustio da upiše stavke koje propisuje RID.

Kao i u slučaju prtljažnice i za tovarni list je predviđeno da je prima facie dokaz o zaključenju i uslovima ugovora o prevozu i preuzimanja robe od strane prevozioca. Međutim, tovarni list neće biti dokaz u slučaju da sadrži razumne primjedbe. Razlog za primjedbe može biti ako prevoznik nema odgovarajuća sredstva kako bi ispitao da li pošiljka odgovara stavkama u tovarnom listu. Pored konvencije COTIF koja se primjenjuje na željezničke prevoze u evropskim zemljama, postoje i dva međunarodna sporazuma o željezničkim prevozima robe i putnika i prtljaga za istočnoevropske zemlje i neke zemlje Azije. Radi se o Sporazumu o međunarodnom željezničkom robnom saobraćaju SMGS 1951. godine koji je u više navrata mijenjan. Međunarodni željeznički prevoz putnika i prtljaga se reguliše Sporazumom o međunarodnom putničkom saobraćaju 1951. Oba sporazuma su donijeta u okviru Organizacije za saradnju željeznica OSZD i primjenjuju se između država članica kao i u saobraćaju sa državama koje ih primjenjuju na osnovu ugovorna odnosno tarifa.

U saobraćaju između naše države i država bivšeg Sovjetskog saveza kao i Kine, Mongolije i primjenjuju se navedeni sporazumi na osnovu ugovora odnosno tarifa. SMGS uređuje direktan međunarodni željeznički saobraćaj u prevozu robe između željeznica država koje su zaključile ovaj sporazum. Centralni državni organi koji su zaključili ovaj sporazum, donose uz njega i prateće propise odn instrukcije a sve to vazi samo za željeznice i ne reguliše pravne odnose između korisnika prevoza i željeznice. Naša zemlja primjenjuje Konvenciju COTIF na prevoze između naše zemlje i evropskih država koje su ratifikovale Konvenciju COTIF. Prevoz sa Rusijom je regulisan tripartitnim ugovorom Jugoslavija – Rusija - Mađarska na osnovu koga je omogućeno direktno otpremanje robe a na prevoz se primjenjuje odredbe SMGS. Problem međunarodnog željezničkog prevoza između zemalja potpisnica samo konvencije COTIF sa zemljama govornicama sporazuma SMGS i SMPS nije riješen.

Nema direktnog prevoza na osnovu jednog ugovora o prevozu između država potpisnica samo sporazuma SMGS tj. SMPS sa državama koje su prihvatile samo Konvenciju COTIF. Međunarodni željeznički prevoz između ovih država se vrši na osnovu dva samostalna ugovora o prevozu, jedan je regulisan po konvenciji COTIF a drugi prema sporazumu SMGS odnosno SMPS. Zbog toga se ovi problemi često rješavaju na regionalnom nivou zaključivanjem partikularnih sporazuma. (Kao što je učinila naša zemlja, Turska, Sirija, Liban, Irak, zatim SSSR i Finska, SSSR i SFRJ u tranzitu preko Mađarske, SSSR i Austrija).

Mada je Rusija bila jedan od prvih potpisnika prve međunarodne konvencije o prevozu robe željeznicama 1890 CIM, posle Prvog svjetskog rata SSSR nije više ratifikovao ove konvencije. Zbog toga poseban praktičan značaj ima Priručnik za tovarni list CIM/SMGS koji se primjenjuje od 2006. godine. On predstavlja alternativno rješenje u odnosu na klasičan transportni sistem sa ponovnim prepisom tovarnog lista SMGS na tovarni list CIM ili tovarnog lista CIM na tovarni list SMGS na mjestu reekspedicije. Primjena tovarnog lista CIM SMGS je predviđena članom 6. COTIF i članom 6, 11 SMGS. Ovaj priručnik sadrži između ostalog uzorak tovarnog lista CIM SMGS i odredbe koje se odnose na njegovu primjenu. Tako na primjer sadrži zajedničke odredbe za tovarni list u papiru i elektronskoj formi, uzorak tovarnog lista u papirnoj i elektronskoj formi koji je u skladu sa Sporazumom o razmjeni podataka u elektronskoj formi u međunarodnom



željezničkom robnom saobraćaju Sporazum EDI (Electronic Data Interchange) Za prevoz unutrašnjim vodenim putevima relevantna je Konvencija o ugovoru o međunarodnom prevozu robe unutrašnjim plovnim putevima (CMNI iz 2000. godine) stupila na snagu 2005. godine.

U međunarodnom vazdušnom saobraćaju dugo vremena je važio tzv Varšavski sistem zasnovan na Konvenciji za izjednačavanje nekih pravila o međunarodnom vazdušnom prevozu 1929. tzv. Varšavska konvencija sa protokolima i to Haškim protokolom iz 1955 i Montrealskim protokolom br. 4 iz 1975 koji je stupio na snagu tek 1998. (naša zemlja ratifikovala Varšavsku konvenciju i Haški protokol).<sup>14</sup> Stupanjem na snagu Konvencije za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom vazdušnom prevozu iz 1999. a to se dogodilo 2003. (Montrealska konvencija 1999.) zamjenjuju se sistem Varšavske konvencije sa protokolima. Montrealska konvencija je postala sastavni dio prava Evropske unije, jer je EZ još 2003. kao entitet podnijela instrumente za ratifikaciju Montrealske konvencije. Za pomorski prevoz je u nizu međunarodnih konvencija posljednja koja je stupila na snagu Konvencija UN o prevozu robe morem iz 1978. (tzv. Hamburška pravila). Stupila je na snagu 1992. godine a naša zemlja je nije ratifikovala i nije je prihvatio značajan broj velikih trgovačkih zemalja čime bi se ostvario pravi smisao unifikacije. U članu 18. se uređuje samo pitanje prevoznih isprava a koje su drugačije od teretnice i konstatuje da su takve isprave potvrde o tome da je zaključen ugovor o prevozu morem i da je prevoznik preuzeo robu kako je u njoj opisano.

Djelimično je pitanje tovarnog lista regulisano u članu 6 Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924., sa protokolima iz 1968. i 1979. Načelno se dopušta primjena pomorskog tovarnog lista. (Haško Visbijska pravila) Roterdamska pravila iz 2009. su najnoviji dokument kojim se uređuje materija ugovora o prevozu morem.<sup>15</sup>

U okviru UNCITRAL - a je donijeta Konvencija o ugovorima o međunarodnom prevozu stvari u cjelini ili djelimično morem tzv. Roterdamska pravila. Njen cilj je bio da se uredi oblast međunarodnog pomorskog prava s obzirom na činjenicu da se uporedo primjenjuje više međunarodnih konvencija. Pored Haške konvencije sa Protokolima primjenjuje se i Hamburška konvencija. Smatralo se da se donošenjem Roterdamskih pravila osavremenjuje pravno regulisanje pomorskog prevoza (elektronski zapisi, imperativnost odredbi o odgovornosti za obje ugovorne stranke...), mada su neka od rješenja iz prethodnih konvencija unijeta. Roterdamska pravila se neće primjenjivati samo na međunarodni prevoz robe morem, nego i na kopneni prevoz kad se prevoz jednim dijelom obavlja i morem. Roterdamska pravila nijesu stupila na snagu i izložena su brojnim kritikama, pa se smatra da u skorijoj budućnosti neće postati relevantan izvor prava. Najčešći kritičari su iz Unije drumskih transportera RUK koji smatraju da se pod izgovorom unifikacije pomorskog prava putem Roterdamskih pravila narušava jedinstvo postojećih propisa u oblasti drumskog saobraćaja i stvara neravnopravnost između transporta kopno-more i transporta isključivo kopnom. Od dokumenata koja nemaju karakter međunarodne konvencije za pravno regulisanje tovarnog lista u pomorskom prevozu značajna su Jedinствена pravila CMI za pomorski tovarni list iz 1990. godine, donijeta u Parizu od strane ICC. Primjenjuju se kada ih ugovorne strane ugovore u ugovoru o prevozu u kome nije izdata teretnica. Zbog autonomnog karaktera Jedinствениh pravila, imperativne odredbe međunarodnih konvencija i nacionalnih izvora imaju prednost u primjeni.

U odgovoru na pitanje zašto su donijeta Jedinствена pravila za pomorski tovarni list, potrebno je imati u vidu činjenicu da klasična pomorska teretnica već dugo godina predstavlja najvažniji dokument u pomorskom prevozu, a velika joj je uloga u međunarodnoj trgovini, naročito

<sup>14</sup> Pejović, Č., *Prevozne isprave u pomorskoj plovidbi*, Cetinje, 1992, str. 66.

<sup>15</sup> Ivošević, B., *Međunarodno pomorsko pravo i tendencije njegovog uređenja*, Beograd, 2006, str. 184.

u plaćanju putem međunarodnog dokumentarnog akreditiva. Međutim, u savremenim uslovima transportnog prava, kada je napredak tehnologije pomorskog prevoza znatno skratio vrijeme potrebno za obavljanje prevoza, uvećem broju slučajeva upotreba teretnice se pokazala kao nepotrebna. U nastojanju da se izbjegnu problemi vezani za sve češću pojavu da brod stigne prije teretnice u luku, kao i mnogi slučajevi prevoza falsifikovanjem isprave, u pomorskoj praksi se počelo praktikovati korišćenje takve isprave koja bi, bar donekle, isključila navedene opasnosti vezane za izdavanje teretnice, te je tako uveden pomorski tovarni list, koji zbog svoje pravne prirode, a to je potvrda o prijemu robe a ne hartija od vrijednosti, nema sve funkcije kao teretnica.<sup>16</sup>

Pošto nema svojstvo hartije od vrijednosti, ne sadrži pravo na predaju tereta, niti bilo koje drugo parvo na teretu, što smanjuje rizik gubitaka ili krađe isprave.<sup>17</sup> Predaja terete nije uslovljena prezentacijom tovarnog lisa.<sup>18</sup> Jedinstvena pravila CMI za pomorski tovarni list će se primijeniti kad budu prihvaćena ugovorom o pomorskom prevozu. Jedinstvena pravila se mogu primijeniti i onda kad se radi o multimodalnom (mješovitom) prevozu u koji je uključuje i pomorski prevoz. Za kombinovani prevoz koji se zasniva na posebnom ugovoru o prevozu u kome učestvuju najmanje dva prevozioca različitih vrsta prevoza, izdaje se posebna prevozna isprava. Umjesto više odvojenih prevoza koji se zasnivaju na posebnim ugovorima o prevozu i posebnim prevoznim ispravama, multimodalni prevoz nudi prevoz "od vrata do vrata" na osnovu jedinstvenog ugovora i jedinstvene prevozne isprave. Konvencija o međunarodnom multimodalnom prevozu iz 1980. još nije stupila na snagu, što govori o malim očekivanjima privrednika od nje. U čl 5. st.1. je predviđeno da preduzetnik kombinovanog prevoza poslije preuzimanja robe izdaje ispravu kombinovanog prevoza, koja može biti izdata kao prenosiva i neprenosiva isprava, prema izboru naručioca. Dugo vremena su u praksi bila u upotrebi Jednoobrazna pravila za isprave kombinovanog prevoza koje je donijela Međunarodna trgovinska komora 1975. ICC Rules 1975. kao neobavezujuća pravila koja ugovorne strane mogu da ugovore. U njima je bila predviđena mogućnost da se izda prenosiva ili neprenosiva prevozna isprava.

Cilj ovih pravila je bio da se primjenjuju dok Konvencija o međunarodnom multimodalnom prevozu ne stupa na snagu, ali kako ona nije do sada a vjerovatno i neće stupiti, značaj ovih. Pravila je veliki. Ova Jednoobrazna pravila su prihvaćena u većini prevoznih isprava koje se koriste u multimodalnom prevozu. Najnovija su Pravila UNCTAD za isprave o multimodalnom transportu iz 1991. u kojima je predviđeno da isprava u multimodalnom prevozu može biti tovarni list. UNCTAD ICC Pravila za dokumenta u multimodalnom prevozu su inkorporisana u multimodalna transportna dokumenta kao što su FIATA FBL iz 1992. i MULTICON 1995. Osim toga međunarodna organizacija FIATA je donela dokumenta za multimodalni transport kao što su FWB-teretni list iz 1997. godine, koji nije hartija od vrijednosti, MULTIDOC-teretnica za multimodalni transport iz 1995. godine i MULTI WAYBILL-brodski tovarni list iz 1995. godine. Ovi dokumenti za multimodalni transport sadrže odredbe o odgovornost operatera u multimodalnom transportu, ograničenje odgovornosti operatera, iznos vozarine i uputstva za prevoz opasnog tereta.

---

<sup>16</sup> Kočović, J., *Osiguranje*, Beograd, 1999. str. 175.

<sup>17</sup> Mijušković, I., *Međunarodna špedicija*, Beograd, 1977, str. 24.

<sup>18</sup> Pavić, D., *op. cit.*, str. 197.

### 3.3. Karakteristike tovarnog lista

Tovarni list je isprava kojom se potvrđuje da je roba primljena na prevoz i da je zaključen ugovor. Nije i ne može da zamijeni ugovor o prevozu, ali može biti dokaz o postojanju i sadržini ugovora o prevozu.<sup>19</sup> Nepostojanje ili nevaljanost tovarnog lista ne utiče na valjanost samog ugovora o prevozu. U Zakonu o ugovorima o prevozu u željezničkom saobraćaju 1995. godine je predviđeno da je ugovor o prevozu zaključen kada prevoznik primi robu sa tovarnim listom što potvrđuje stavljanjem pečata na tovarni list.

Iz ove zakonske odredbe proizilazi da je ugovor realan i formalan. Ovo rješenje nije u skladu sa međunarodnim pravilima predviđenim u COTIF- u iz 1999. (mada je bilo predviđeno u COTIF-u iz 1980) i trebalo bi ga izmijeniti i usaglasiti sa opšte prihvaćenim stavom o neformalnoj i konsensualnoj prirodi ugovora i karakteru tovarnog lista. U pogledu pravne prirode sustinska je razlika između teretnice i tovarnog lista, jer je teretnica hartija od vrijednosti a tovarni list po pravilu nije. Teretnica je prenosiva i predstavlja robu a tovarni list nije prenosiv i ne predstavlja robu. Mada su brojne prednosti isprave koja ima svojstvo hartije od vrijednosti, prije svega u mogućnosti zakonitog imaooca isprave da pravno raspolaže sa robom dakle da je prodaje ili zalaze iako nema državinu nad njom, i tovarni listovi imaju nekih prednosti u funkcionisanju u odnosu na teretnice. Prednost tovarnog lista u odnosu na teretnicu je u jednostavnijem i bržem postupku preuzimanja robe. Primalac robe u situaciji kad je izdat tovarni list ne mora pri preuzimanju robe da se legitimise originalom isprave što je slučaj kod teretnice. Dovoljno je da primalac dokaže svoj identitet pa da je zapovjednik dužan da mu preda robu. Na taj način se rješava problem nemogućnosti preuzimanja tereta u određenoj luci zbog kašnjenja dokumentacije (kad brod stigne prije dokumenata).

Uloga tovarnog lista je posebno važna na relaciji prevoznik, korisnik, primalac jer imalac prava može raspolagati pošiljkom samo ako raspolaže originalnim primjerkom tovarnog lista. Tako se tovarnim listom dokazuje identitet imaooca prava (primaoca robe). Osim toga značaj tovarnog lista je i u situaciji kada iz nekog razloga treba izmijeniti ugovor o prevozu. Sve izmjene ugovora se unose u tovarni list tako da je on dokaz o sadržini ugovora. Tovarni list ima ulogu i u međunarodnim plaćanjima.<sup>20</sup> Tako ako se plaća putem međunarodnog dokumentarnog akreditiva Jednoobrazna pravila i običaji za dokumentarni akreditiv iz 2007. godine predviđaju da pomorski tovarni list (neprenosiv) jeste prihvatljiv za banke ako ga je izdao prevoznik a potpisali ga prevoznik i zapovjednik i ako iz isprave proizilazi da je roba ukrcana na brod navedena u ispravi.

### 3.4. Vrste tovarnog lista

Uobičajena je podjela tovarnih listova prema vrstama prevoza, tako da se može govoriti o tovarnim listovima u drumskom, željezničkom, vazdušnom, prevozu unutrašnjim vodenim

---

<sup>19</sup> Pejović, Č., *op. cit.*, str. 68

<sup>20</sup> Ivošević, B., *op. cit.*, str. 187

putevima, pomorskom i multimodalnom prevozu.<sup>21</sup> Osim toga značajna je podjela i na neprenosive što je pravilo ali i prenosive tovarne listove. Postoji mogućnost da tovarni list dobije svojstvo hartije od vrijednosti i on tad predstavlja robu i prenosi se po pravilima koja važe za hartije od vrijednosti. Uslov da dođe do izdavanja prenosivog tovarnog lista je da se ugovorne strane saglase o tome.

Bez obzira na tu mogućnost, u praksi se prenosivi tovarni listovi rijetko izdaju, najvjerojatnije zbog toga što se povećava odgovornost prevozioca kad isprava dobije svojstvo hartije od vrijednosti. Zakonska mogućnost izdavanja prenosivih tovarnih listova je predviđena uglavnom nacionalnim propisima. Tako u našim posebnim zakonima koji regulišu pojedine vrste prevoza je data takva mogućnost. Međunarodne konvencije se ne bave regulisanjem prenosivog tovarnog lista. Tako CMR, COTIF a i ostali međunarodni dokumenti ne poznaju prenosivi tovarni list i nemaju odredbe o takvim mogućnostima, ali to ne znači da se u praksi ne mogu izdati primjenom odredbi mjerodavnog nacionalnog prava koje daju tu mogućnost, ukoliko se obje stranke o tome saglase. U praksi je prenosivi tovarni list izuzetak.

Osnovno je pravilo da za istinitost i urednost podataka koji se unose u tovarni list odgovara ono lice koje ih je unijelo u tovarni list. Pošto najveći broj podataka unosi pošiljalac on je najčešće odgovoran za tačnost i urednost tovarnog lista. Prevozilac ima pravo da provjeri da li pošiljka odgovara podacima u tovarnom listu. Tako ako je prevozilac u tovarni list unio obrazloženu primjebdu u pogledu robe tovarni list, kao i teretnica može biti čist ili nečist kada je sa primjedbama.

### **3.5. Papirna i elektronska forma tovarnog lista**

Od samog početka upotrebe elektronske komunikacije u prevozu stvari u međunarodnom saobraćaju, javila se potreba da se ova oblast pravno reguliše na međunarodnom nivou i to sa ciljem da se elektronske isprave izjednače sa pisanim. Elektronska razmjena podataka je vrlo složen problem za pravno normiranje.<sup>22</sup> U praksi se javljaju problemi elektronskog potpisa, autorizacije podataka na elektronskom mediju, prenos i zaštita podataka, čuvanje podataka i njihova dostupnost. Od kako je elektronska obrada podataka postala svakodnevica u oblasti prevoza, bilo je potrebno da se u praksu uvede a konvencijama i zakonima reguliše mogućnost izdavanja tovarnog lista u elektronskoj formi. Pored te mogućnosti zadržana je i ona da se izdaje klasičan papirni tovarni list. Sadržaj papirnog tovarnog lista je određen međunarodnim i nacionalnim propisima.

Obrazac tovarnog lista po pravilu utvrđuje udruženje prevozilaca zajedno sa udruženjima korisnika usluga i nadležnim carinskim organima. U pogledu pravnog regulisanja elektronskog tovarnog lista situacija je sledeća: Usvajanjem Dodatnog protokola na CMR konvenciju iz 2008. godine data je mogućnost ugovornim stranama da izdaju tovarni list u elektronskoj formi u drumskom prevozu, pri čemu su regulisani osnovni pojmovi elektronske komunikacije, elektronskog tovarnog lista i elektronskog potpisa.

---

<sup>21</sup> Kočović, J., *op. cit.*, str. 176.

<sup>22</sup> Mijušković, I., *op.cit.*, str. 22.

Elektronski tovarni list se izdaje elektronskom porukom a može ga izdati prevoznik, pošiljalac ili bilo koje drugo lice koje je zainteresovano za ugovor na koji se primjenjuje CMR. Elektronski tovarni list ima istu pravnu snagu kao i papirni tovarni list i sadrži i iste podatke kao i papirna varijanta. U oblasti željezničkog saobraćaja elektronski tovarni list je regulisan je tek revizijom COTIF iz Viljnusa 1999. godine, gdje je samo u članu 6. st. 9 predviđeno da se tovarni list, kao i njegov duplikat, mogu izdavati u elektronskom obliku. U unutrašnjoj plovidbi u članu 11. st. 2 CMNI konvencija na izvjestan način predviđa mogućnost elektronskog potpisa. Ne govori se o elektronskom tovarnom listu ali je data mogućnost razmjene informacija elektronskom razmjenom podataka. Čak i da se tumači da Konvencija ne reguliše mogućnost izdavanja elektronskog tovarnog lista, on se u ovoj formi može izdati u međunarodnom rječnom saobraćaju primjenom odredbe CMNI o upućivanju na mjerodavno nacionalno pravo koje takvu mogućnost poznaje. (Čl. 29 i 11. st. 2 CMNI).

U pomorskom saobraćaju je moguća razmjena elektronskih podataka. Nova UNCITRAL-ova Konvencija o ugovorima o međunarodnom prevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem, iz 2009., tzv. Roterdamska pravila, poznaju prenosive i neprenosive prevozne isprave u papirnom ili elektronskom obliku (tzv. elektronički prevozni zapis), koje služe kao dokaz o prijemu robe i sadržaju ugovora o prijevozu. Roterdamska pravila sadrže savremena rješenja za prevozne isprave priznajući i isprave u pisanoj i elektronskoj formi. Ono što je nesporan kvalitet Roterdamskih pravila je rješenje o elektronskom zapisu, jer sadrži detaljne odredbe o elektronskim prevoznim ispravama. Roterdamska pravila uz pojam prevozne isprave koriste i pojmove prenosiva prevozna isprava, neprenosiva prevozna isprava, elektronska komunikacija, elektronski prevozni zapis, prenosivi elektronski prevozni zapis, neprenosivi elektronski zapis, izdavanje, prenos i dr. (Čl 1. st. 1. tačke 14-22. Roterdamskih pravila). Roterdamska pravila predviđaju za elektronsku prevoznju ispravu ili elektronski zapis tradicionalne funkcije teretnice kao što su potvrda o prijemu robe, dokaz o postojanju ugovora o prevozu, prenos ovlašćenja na robu, dokaz o ovlašćenjima lica navedenog u prevoznju ispravi. Ovo je dobro rješenje da se regulišu uzajamni odnosi učesnika posla i u prevoznju ispravi a ne samo u ugovoru, jer je po ranijim konvencijama pitanje bilo ograničeno samo na prevoznju odgovornost.

Ima mišljenja, da su nepotrebne brojne odredbe o prevoznim ispravama, naročito o načinu prenosa prenosivih i neprenosivih isprava, ali ta primjedba nije od suštinskog značaja, jer se radi o dispozitivnim odredbama.

U vazdušnom prevozu, Montrealska konvencija iz 1999. u članu 4 st 2 određuje da tovarni list može biti zamijenjen "svakim drugim sredstvom koje sadrži podatak o prevozu koji treba izvršiti". Smatra se da bi izraz "svaka druga isprava" mogao obuhvatiti i elektronsku ispravu, odnosno elektronski tovarni list. U multimodalnom prevozu se papirni tovarni list takođe može zamijeniti i elektronskom razmjenom podataka, ako je to dopušteno prema mjerodavnom nacionalnom pravu. To je predviđeno čl .2.6 Pravila UNCTAD/ICC za isprave o multimodalnm transportu iz 1991. godine. Takođe takvu mogućnost predviđaju i Roterdamska pravila koja se primjenjuju i na multimodalni prevoz pod određenim uslovima. Elektronska i pisana forma tovarnog lista imaju prednosti i nedostatke. Prednost elektronske forme tovarnog lista je u brzini i jednostavnosti komunikacije između prevoznika i primaoca robe. Takođe je smanjena mogućnost falsifikata tovarnog lista naročito u pogledu primjedaba koje stavlja primalac. Međutim, postoje i teškoće u primjeni tovarnog lista. Jedno od njih je vezano za mjesto i vrijeme saglasnosti volja stranaka, jer su one odsutne. Problem je takođe vođenje evidencije elektronskih poruka, kao i potreba odgovarajuće tehničke opreme.

### 3.6. Tovarni list u Evropskoj Uniji

Materija prevoznih isprava je po svojoj prirodi predmet regulisanja međunarodnih konvencija i nacionalnih propisa ili jednoobraznih pravila koja donose specijalizovane međunarodne organizacije kao tvorevina soft law, koji uređuju ugovore o prevozu odnosno imovinsko pravna pitanja koja nastaju u zaključivanju i realizaciji ugovora. U EU se donosi veliki broj propisa u vezi saobraćajne politike, pri čemu se znatan broj propisa odnosi na tehnička pitanja i bezbjednosne uslove prevoza. Materija koja se odnosi na ugovore o prevozu je uglavnom regulisana međunarodnim konvencijama koje su države Evropske unije u većini ratifikovale, tako da ova pitanja nijesu u takvoj značajnoj mjeri predmet regulisanja komunitarnih propisa.

Stvaranje evropskog transportnog prava kao nadnacionalnog prava u Evropskoj Umiju otvara neka pravna pitanja. Potrebno je imati u vidu da se u Evropskoj Uniju pored saobraćajnog prava kao dijela komunitarnog prava primjenjuju i one međunarodne konvencije koje su ratifikovale države članice EU. To znači da pored komunitarnih propisa koji su nastali uzajamnom harmonizacijom nacionalnih pravila država članica, postoje i međunarodne konvencije kao rezultat unifikacije koje su nastajale nezavisno od procesa integracije, čiji su predmet regulisanja uglavnom ugovorni odnosi i imovinsko pravna pitanja koja nastaju povodom ugovora.<sup>23</sup> U nekoj daljoj perspektivi ukoliko se nastavi započeti pravac stvaranja pravila kojima se regulišu ona pitanja koja su predmet međunarodnih konvencija postaviće se pitanje opravdanosti postojanja međunarodnih konvencija odnosno postaviće se pitanje opravdanosti i adekvatnosti međunarodnih konvencija za Evropsku Uniju. Moguće je da Evropska Unija pristupi konvenciji što bi automatski dovelo da uvođenja konvencije u unutrašnji pravni sistem Zajednice. Tako je postupljeno u slučaju vazdušnog prevoza kada je Evropska Zajednica još 2003. predala instrumente ratifikacije ICAO za Montrealsku konvenciju iz 1999. koja je vrlo brzo stupila na snagu poslije donošenja još 2003. godine i postala je dio prava Evropske Unije. Ovo konkretno znači da se ugovori o prevozu, pa prema tome i materija prevoznih isprava reguliše međunarodnim konvencijama ili drugim autonomnim izvorima međunarodnog prava kao i nacionalnim pravom, a u manjoj mjeri su predmet komunitarnog prava.

Bez obzira na prirodu propisa kojima se regulišu pitanja transportnih isprava, nesporno je da su u Evropskoj Uniji one pravno regulisane kako međunarodnim propisima tako i nacionalnim izvorima.

### 3.7. Pojam i elementi ugovora o prevozu stvari morem

Ugovorom o prevozu stvari morem prevoznik se obavezuje da će prevesti stvari brodom, a naručilac prevoza da će platiti pomorsku vozarinu za izvršeni prevoz. Prema toj definiciji, bitni elementi ugovora o prevozu stvari morem su:

---

<sup>23</sup> Jakša, B., *Udzbenik plovidbenog prava*, Zagreb, 1983, str. 53.

- *roba / stvari*
- *prevozni put*
- *roba / stvari se moraju prevesti brodom*<sup>24</sup>

- *roba / stvari*, gdje se pod pojmom stvari- roba podrazumijeva svaki predmet koji se prevozi na osnovu ugovora o prevozu;
- *prevozni put*- pod tim pojmom se podrazumijeva da brodar prima robu/stvar na prevoz u jednoj luci (luka ukrcaja), a predaje primaocu u drugoj (luka iskrcaja / odredišna luka);
- *roba / stvari se moraju prevesti brodom.*

Prema Konvenciji o teretnici (1924), pojam „ship“ označava svaki plovni objekat koji se koristi za prevoz robe morem, obuhvaćeni su samo pomorski plovni objekti, i *naručilac prevoza* je obavezan platiti vozarinu na osnovu ugovora o iskorišćavanju brodova koja je ekonomska svrha bavljenja plovidbom.

### 3.8. Vrste ugovora u pomorskom transportu

Svi ugovori o prevozu stvari morem dijele se na:

- *brodarske ugovore*
- *ugovore o prevozu pojedinih stvari ( pomorsko – prevoznički ugovori)*<sup>25</sup>

Brodarski ugovori dijele se prema dva kriterijuma:

- *brodskom prostoru*
- *trajanju ugovora*<sup>26</sup>

Prema brodskom prostoru ugovori mogu biti ugovori za prevoz:

- cijelim brodom;
- srazmjerenim dijelom broda (na primjer 1/3 broda);
- određenim brodskim prostorom (na primjer skladište/štiva br... ).

---

<sup>24</sup> Badovinac, G., *op. cit.*, str. 76.

<sup>25</sup> Turina, A., *op. cit.*, , str. 127.

<sup>26</sup> Badovinac, G., *op. cit.*, , str. 77.

Prema trajanju brodarski ugovori mogu biti:

- ugovori na vrijeme (time charter);
- ugovori na putovanje (voyage charter).

Prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Crne Gore, pomorske ugovore dijelimo na sledeće ugovore:

- ugovor o zakupu broda;
- ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima.<sup>27</sup>

Ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima naš zakon dijeli na:

- *ugovor o prevozu stvari morem*
- *ugovor o prevozu putnika*
- *ugovor o tegljenju*
- *ugovore koji se odnose na druge plovidbene poslove*<sup>28</sup>

### **3.9. Tipiski ugovori u pomorskom transportu i najznačajniji brodarski tipiski ugovori**

Za ugovaranje pomorskih prevoza za određene relacije, za određene vrste tereta i za određene vrste plovidbe, u poslednje vrijeme pojavljuju se tzv. tipiski ugovori, tj. standardne forme prevoznih ugovora, koje uglavnom propisuje i definiše Baltička međunarodna pomorska konferencija sa sjedištem u Kopenhagenu, (BIMCO). BIMCO predstavlja organizaciju privatnog karaktera pomorskih brodovlasnika svijeta koja igra značajnu ulogu u pripremanju standardnih formi brodarskih ugovora i do sada je izradila vrlo veliki broj tzv. potvrđenih brodarskih ugovora, koje označava: „AGREED“ (usaglašen), „ADOPTED“ (usvojen), „RECOMMENDED“ (preporučen).

BIMCO je osim navedenih tipiskih ugovora standardizovao i tipske ugovore za prevoz određenih roba na određenim pravcima, koje je tipske ugovore označavao sa određenim slovima na primjer:

- Baltimore C = prevoz žitarica iz SAD i Kanade
- Danawood = prevoz drveta iz Finske, Švedske, i Rusije za Dansku
- Skanderz = prevoz rude iz Skandinavije za Njemačku
- Welcon = prevoz uglja iz Bristolskog kanala za luke Sjevernog mora<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Ivošević, B., *Odgovornost pomorskog broдача*, Beograd, 1974, str. 272.

<sup>28</sup> Jakša, B., *op. cit.*, str. 54.

<sup>29</sup> Badovinac, G., *op. cit.*, str. 79.



Nadalje, sa odborom za dokumentaciju brodarske komore iz Londona izradio i tzv. „GENCON“ unificirani ugovor koji smatraju vrlo preporučenim i koji je vrlo u upotrebi.

### **3.10. Prevozne isprave kod ugovora o prevozu stvari morem**

#### **3.10.1. Brodarski ugovor na putovanje (voyage charter)**

Ovaj brodarski ugovor je najčešća vrsta ugovora o prevozu u pomorskom saobraćaju. Ugovor sklapaju direktno brodar i naručilac. Brodar je strana koja nudi svoje usluge i prevozi robu, a naručilac od brodara naručuje prevoz određene robe.

Po ovom ugovoru cijena prevoza ugovara se po slobodnoj plovidbi, s tim što je u interesu brodara da za prevoz robe dobije naknadu za troškove i ostvari izvjesnu dobit. Brodarskim ugovorom na putovanje može se ugovoriti prevoz cijelim brodskim prostorom ili samo određenim dijelom brodskog prostora. Ovaj ugovor se razlikuje od ostalih, po tome što vozarina brodaru se ne plaća na određeno vrijeme, već na određeno putovanje. Vozarina se plaća ili unaprijed ili poslije završenog putovanja. Iako raspolaže brodskim prostorom i ukrcava robu, naručilac ne može davati naknadne naloge za prevoz roba, jer je ugovorom utvrđeno jedno ili više unaprijed utvrđenih putovanja.

U ovom ugovoru mogu da se pojave i treća lica koja učestvuju u obavljanju prevoza robe, to su:

- pošiljalac – krcatelj
- primalac robe<sup>30</sup>

*Krcatelj i primalac* mogu ugovoriti prevoz tereta sa brodarom.

Kao punomoćnik naručioca izvoznika ili uvoznika krcatelj kao ovlašćeno lice, na osnovu ugovora o prevozu predaje robu brodaru koji će je prevesti. Primalac robe je lice ovlašćeno da primi robu od brodara. Ovlašćeni primalac se brodaru teretnicom legitimiše iz koje proističu odnosi između brodara i primaoca.

#### **3.10.2. Brodarski ugovor na vrijeme**

Brodarski ugovor na vrijeme je sličan ugovoru o zakupu broda. Ugovori na vrijeme imaju veliki značaj za ugovorne strane, jer se ugovarači njime osiguravaju od oscilacija na tržištu brodarskog prostora. Ovim ugovorom brodar obezbjeđuje i iznajmljuje svoj brod sa zapovjednikom i

---

<sup>30</sup> Ivošević, B., *Odgovornost pomorskog brodara*, (op. cit) str. 273.

posadom na određeno vrijeme, tj. ugovoreno vrijeme. Ugovor se zaključuje uglavnom na šest mjeseci, sa pravom da se isti i produži. Najčešće se vozarina plaća mjesečno.

Za vrijeme trajanja ugovora naručilac snosi troškove za pogonsko gorivo, lučke i plovidbene takse, za ukrcavanje i iskrcavanje tereta, a brodar o svom trošku plaća posadu. Ugovor na vrijeme je nastao iz potrebe korisnika prevoza za prevozom veće količine tereta u određenom vremenu, a da ne mora da zaključuje ugovore za svaki „charter“ ili čarter prevoz.

### **3.10.3. Ugovor o zakupu broda**

Ovaj ugovor se sklapa kad zakupac uzima u zakup određeni brod za prevoz robe uz obavezu da plaća određenu zakupninu. U odnosu na ugovor o prevozu na vrijeme, ugovor o zakupu razlikuje se po tome što svojstvo brodarka prelazi na zakupca. U ovom slučaju, zakupac kao brodar u ugovornom odnosu sa korisnicima prevoza, postaje zakupodavac. S obzirom na to zakupac, kao brodar ima odgovarajuća prava, ali i obaveze prema korisniku prevoza, (tako na primjer: pravo na naplatu carine, odgovornost za izdržavanje posade itd.). Ovim ugovorom može biti ugovoreno da se i izmijeni i ime broda i zastava, kad to zahtijevaju posebne okolnosti (ovakve situacije bile su za vrijeme Drugog svjetskog rata). Od zakupca zavisi da li će u zakup broda uzeti brod sa opremom i posadom (demise charter) ili „goli brod“ bez opreme i posade (bare boat charter), iako se u praksi „demise“ koristi i za karakteristike „goli brod“.

### **3.10.4. Ugovor o prevozu pojedine komadne robe pošiljke – vozarski ugovor**

Ovaj ugovor se odnosi na prevoz određene robe (najčešće u manjim količinama) koja se uglavnom prevozi linijskim brodovima. Ovi ugovori se ne zaključuju pismeno, nego samo zaključnicom/booking notom po uslovima linijskih brodova. Ova vrsta ugovora je dosta rijetka u upotrebi.

### **3.10.5. Podbrodarski ugovor (subcharter )**

Podbrodarski ugovor se sklapa kad naručilac broda dozvoljava trećem licu da preveze svoje stvari istim brodom koji je brodar stavio na raspolaganje naručiocu. Ovakav ugovor sklapa se iz više razloga, a najčešće ako naručilac broda nema dovoljno robe da iskoristi cijeli brodski prostor ili da sklapanjem ugovora naručilac broda smanji troškove dijeleći ih sa trećim licem, tj. podnaručiocem.

### 3.10.6. Ugovori o prevozu putnika i prtljaga

Ugovorom o prevozu putnika prevoznik/brodar se obavezuje da će putnika i njegov prtljag prevesti brodom, a putnik da će platiti prevozninu. Iz navedenog slijedi da su bitni elementi ovog ugovora:

- *prevoznik / brodar*
- *putnik*
- *prtljag*
- *prevozni put*
- *prevozno sredstvo*
- *prevozno / vozarina*<sup>31</sup>

Ugovor o prevozu putnika i prtljaga je neformalan pravni posao, isprava o prevozu je putna karta. Putna karta može da glasi na ime ili na donosioca, a za prtljag se izdaje dokument „prtljažnica“ i podrazumijeva se da su podaci u prtljažnici istiniti, dok se drugačije ne dokaže. Ugovore o prevozu putnika i prtljaga je posebno usaglasila Atinska Konvencija od 1974. godine. Odredbe Atinske Konvencije se odnose samo na pomorske brodove, isključujući brodove na vazdušnom jastuku. Ova Konvencija se primjenjuje na bilo koji međunarodni prevoz, ako:

- brod plovi pod zastavom države- učesnice ili je registrovan u njoj;
- ugovor o prevozu zaključen u državi - učesnici;
- u saglasnosti sa ugovorom o prevozu mjesto polazišta i dolaska se nalazi u državi učesnici.<sup>32</sup>

Kod ugovora o prevozu putnika morem postoje dvije vrste odgovornosti brodarka:

- *brodarkova odgovornost za fizički integritet putnika , tj. za smrt i tjelesne povrede putnika*
- *brodarkova odgovornost za zakašnjenje u izvršenju ugovora o prevozu putnika*<sup>33</sup>

Prevoznik se računa krivim sve dok se ne dokaže suprotno, ako su se navedeni događaji desili u rezultatu brodoloma, sudara brodova, nasukanja, eksplozije ili požara ili zbog nedostataka samog broda. Što se tiče gubljenja ili oštećenja prtljaga, takva krivica ili nemar se podrazumijeva, dok se ne dokaže suprotno, nezavisno od karaktera događaja koji je izazvao gubljenje ili oštećenje prtljaga. U svim drugim slučajevima breme dokazivanja krivice ili nemara prevoznika leži na tužiocu.

---

<sup>31</sup> Trajković, M., *op. cit.*, str. 140.

<sup>32</sup> Ivošević, B., *Saobraćajno pravo* (op. cit), str. 156.

<sup>33</sup> Trajković, M., *op. cit.*, str. 141.

### 3.10.7. Ugovor o tegljenju

Ugovorom o tegljenju brodar tegljača se obavezuje da će svojim brodom tegliti drugi brod ili objekat do određenog mjesta ili za određeno vrijeme ili za izvođenje određenog zadatka, a brodar tegljenog broda se obavezuje da će platiti nadoknadu koja se naziva „tegljarina“. Visina tegljarine se ugovara tj. određuje se ugovorom.<sup>34</sup>

Brodar tegljača može ugovoriti i prevoz tereta tegljenjem, svojim ili tuđime brodom i to je ugovor o prevozu stvari tegljenjem. BIMCO je izradio i tipski ugovor o tegljenju koji se najčešće koristi u praksi pod kodnim imenom TOWCON ili TOWHIRE. Obaveze iz ugovora o tegljenju zastarijevaju tek nakon što protekne jedna godina, a vrijeme zastarijevanja počinje teći od dana kada je tegljenje završeno.

### 3.10.8. Ugovor o plovidbenom agencijskom poslu

Pomorski agenti svoju djelatnost obavljaju na osnovu ugovora o agencijskom poslu koji zaključuje sa svojim principalom. Ovaj ugovor u osnovnim crtama regulišu zakonodavstva u svijetu bilo u pomorski zakonima ili u trgovačkim zakonima svojih zemalja. Ovu vrstu ugovora kod nas regulišu ugovori o pomorskom agentu, koji se oslanja na planiranu regulativu Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe. Ugovor se zaključuje na osnovu opšte ili posebne punomoći. Saglasno punomoći koju je dobio, agent ima obavezu da za račun svoga principala obavlja minimum jedan, a može i više pomorsko - agencijskih poslova, s tim što je principal obavezan da agentu nadoknadi sve nastale troškove i plati mu ugovorenu nagradu. Ovaj ugovor po našim zakonima je neformalan ugovor i u svemu ga reguliše Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe.

### 3.11. Zaključnica – Booking Nota

Zaključnica/booking nota je i isprava o ugovoru o prevozu. Primjenjuje se kod ugovora o prevozu pojedinih stvari - robe. Ti su ugovori karakteristični za prevoz generalnog tereta u linijskom prevozu. Iako za te ugovore nije propisan pisani tipski ugovor, radi pravne sigurnosti učesnika ugovora i poslovnih razloga u praksi se redovno izdaje neka od uobičajenih isprava o ugovoru. Jedna od tih isprava je i zaključnica / booking nota. Od charter partije se razlikuje oblikom i sadržajem.<sup>35</sup> Uz zaključnicu se najčešće izdaje i teretnica. Ugovor je sklopljen kada zaključnicu potpišu ugovorene strane. Sadržaj zaključnice nije standardizovan, a pomorski agenti obično posluju sa vlastitim obrascima takve isprave. Budući da ta isprava sadrži samo elemente ugovora, za regulisanje odnosa stranaka vrlo su važni uslovi teretnice koja se primjenjuje uz zaključnicu. S obzirom na to da se zaključnica primjenjuje u linijskom prevozu koji se obavlja po tzv. linijskim uslovima, uobičajno je to teretnica linijskih uslova/*Liner Bill of Lading*. Uslovi takve teretnice

<sup>34</sup> Ivošević, B., *Saobraćajno pravo*, (op. cit.) str. 157.

<sup>35</sup> Perović, D., *Međunarodna špedicija*, Bijelo Polje, 2003, str. 224.

danas su standardizovani i sadržani su u BIMCO obrascu teretnice pod kod imenom CONLINEBILL. U slučaju da naručilac ne utovari teret koji je zaključen zaključnicom, obično se u tom slučaju plaća nadoknada vozarine brodaru „puno za prazno“. Ustaljena je praksa da zaključnicu potpisuju u ime brodara njegov agent u luci, a u ime robe, tj. krcatelja, njegov špediter u luci.

### **3.12. Pismo spremnosti (Notice Of Readiness)**

Da bi vrijeme stojnica počelo teći, zapovjednik broda treba obavijestiti krcatelja ili primaoca tereta pisanim putem da je brod spreman za ukrcavanje ili iskrcavanje tereta. Ovo obavještenje se daje u pisanoj formi, tj. pismom spremnosti (notice of readiness), u praksi pismo spremnosti krcatelju ili primaocu tereta u luci ukrcaja ili iskrcaja predaje brodski agent u funkciji zastupnika brodara i njegovih interesa.

Slika 2. Pismo spremnosti

Form 28

Rev 03/10

TO: MINISTRY OF ENERGY AND WATER, BEIRUT - LEBANON

ISIS MARITIME

Wilhelmsen Ships Service Lebanon S.A.L.

VESSEL: PANAMAX TANKER

VOY NO. 063

PORT: JIEH PORT, LEBANON

DATE: 03-Oct-11

**NOTICE OF READINESS**

PLEASE BE ADVISED THAT MY VESSEL HAS OFFICIALLY ARRIVED ON 03-Oct-11

AT 03:24 HRS. (LOCAL TIME) AND IS IN EVERY RESPECT READY TO COMMENCE

LOADING / DISCHARGING 65,000.00 MTS OF FUEL OIL IN BULK

IN ACCORDANCE WITH THE APPLICABLE CHARTER PARTY TERMS.

ACCEPTED BY: \_\_\_\_\_

DATE: \_\_\_\_\_

TIME: \_\_\_\_\_

SIGNED BY: \_\_\_\_\_

YOURS FAITHFULLY,

\_\_\_\_\_  
MASTER

This notice is tendered without prejudice to any other notice which may have been tendered previously.

U vezi sa pismom spremnosti javljaju se tri značajna pitanja koja treba raspraviti blagovremeno, a to su:

- *na kojem mjestu brod mora biti da bi predao valjano pismo spremnosti*
- *spremnost broda za ukrcavanje i iskrcavanje*
- *učinak postupanja naručioca i krcatelja*<sup>36</sup>

Za predaju pisma spremnosti vezuje se početak trajanja vremena stojnica. Za način predaje pisma važe ugovorne odredbe, ako nije drugačije ugovoreno, pismo spremnosti dostavlja se krcatelju ili primaocu na njegovu adresu u toku radnog vremena. Pismo spremnosti osim zapovjednika broda i njegovog agenta u luci može predati i brodovlasnik i brodar. Dostava pisma spremnosti obavlja se direktno pismom, telegramom ili teleksom.

### **3.13. Prijava, nalog i carinska prijava za ukrcaj**

Prijava ukrcaja predstavlja pisani nalog krcatelja ili njegovog agenta zapovjedniku da primi na prevoz robu koja je u njemu navedena. Ova prijava se daje agentu broda, u principu, sedam dana prije dolaska broda za ukrcaj.

Nalog ukrcaja je sastavni dio prijave ukrcaja, kojim krcatelj obavještava brodara tj. njegovog agenta o definitivnim količinama robe koja će se krcati na brod i sastavni dio ove prijave je i prijava ukrcaja – primjerak za carinu, kojim se carina obavještava o definitivnim količinama krcanja robe na brod, radi njihovog praćenja i razduženja. Ova prijava se agentu broda daje, u principu, 24 sata prije dolaska broda u luci ukrcaja, a primjerak naloga za ukrcaj za carinu se carini daje po dolasku broda u luci ukrcaja.

### **3.14. Oficirska potvrda**

Oficirska potvrda je jedan od najznačajnijih dokumenata koji predstavlja potvrdu o ukrcaju tereta, tj. prijemu tereta na prevoz od strane broda na koji je roba ukrcana, tj. primljena na prevoz. Ovu potvrdu izdaje i potpisuje zapovjedništvo broda, uobičajeno prvi oficir palube, ali može i zapovjednik ili eventualno oficir palube koji je u službi, njome se potvrđuje da je navedeni teret i roba po broju, oznakama i težini primljen radi prevoza. Oficirska potvrda je sastavni dio prijave ukrcaja i naloga ukrcaja i na osnovu nje se izdaje teretnica. Eventualna primjedba zapovjednika broda o stanju robe, oštećenjima ili količini tereta koja je ukrcana na brod se obavezno unosi u oficirsku potvrdu, a nakon toga odnosna „opaska“ se unosi i u originalnu teretnicu. Uz saglasnost brodara i uz valjanu pismenu garanciju agent broda može krcatelju izdati i tzv. „čistu“ originalnu teretnicu, iako postoji „opaska“ u oficirskoj potvrdi.

---

<sup>36</sup> Perović, D., *op. cit.*, str. 225.

### **3.15. Parcel - receipt (potvrda)**

U slučaju izbjegavanja plaćanja minimalnih vozarina za prevoz manjih i ne naročito vrijednih pošiljki neke brodarske kompanije su uvele da umjesto izdavanja teretnice otpreme robu na osnovu posebne potvrde koja se naziva „parcel - receipt“ (ponegdje se pominje kao „parcel - ticket“). Ove potvrde se prvenstveno koriste kod uzoraka, reklamnih materijala, privatnih i poklon pošiljaka manje vrijednosti. Ova potvrda se ne može izdati sa naznakom ili klauzulom „to order“, jer nije kao dokument prenosiv, tj. samim tim činom ne može biti indosiran, niti je predmet trgovačke razmjene.



## **4. ŠPEDITERSKO - AGENCIJSKI DOKUMENTI U OBAVLJANJU POSLOVA U LUCI**

### **4.1. Dispozicija za rad špediteru/agentu, njen pravni status, funkcija i sadržaj**

Dispozicija za rad je zvaničan pismeni nalog za rad koji špediteru daje njegov nalogodavac radi organizacije transporta robe i ostalih pratećih poslova i radnji radi cjelishodnog špediterovog ili agentovog izvršenja povjerenog mu poslovnog zadatka. Ona se po pravilu daje u pismenoj formi i sadrži precizne podatke o robi i svim drugim važnim podacima koji su od značaja da ih primalac dispozicije zna kako bi na najkvalitetniji način izvršio postavljeni mu poslovni zadatak.

Ukoliko nije zaključen ugovor između nalogodavca i špeditera, tj. agenta onda dispozicija za rad u tom slučaju ima snagu ugovora.<sup>37</sup> Špediter, tj. agent je dužan da primljenu dispoziciju detaljno prouči i, ukoliko ima nedostataka ili nejasnoća, dužan je da bez odlaganja pismeno obavijesti nalogodavnog komitenta i od njega tražiti dodatne informacije i uputstva koja su mu neophodna radi valjanog i blagovremenog ispunjavanja svojih obaveza. Ukoliko špediter, tj. agent nema primjedbi, uobičajeno je da pismeno nalogodavnom komitentu potvrdi prijem dispozicije, čime potvrđuje svoju spremnost da će u potpunosti profesionalno izvršiti naloge koje je u dispoziciji dobio. Na ovaj način su se stekli uslovi za početak izvršenja špediterskog ili agentskog posla.

### **4.2. Carinski dokumenti kod dolaska i odlaska robe brodom**

Prilikom dolaska broda u luku za iskrcaj tereta, agent je dužan da podnese nadležnoj carinarnici dokument, izjavu o teretu sa priložima koji dokazuju koja količina robe se nalazi na brodu, a i koja će količina robe biti iskrcana u odnosnoj luci. Ovaj dokument nakon uvida u činjenično stanje potpisuje nadležni carinski radnik odnosno carinarnice, a primjerak izjave tereta daje se na raspolaganje primaocu tereta, koji ga u pripremi dokumentacije za iskrcaj prilaže svojim principalima. Nakon završetka ukrcaja robe u luci, brodski agent priprema i uručuje carinarnici na uvid i ovjereni dokument odlazeći manifest, koji nadležni carinski službenik nakon uvida u činjenično stanje i primopredajnu dokumentaciju ovjerava i predaje agentu broda, i ovo je jedan od neophodnih dokumenta, pored ostalih, koji brodu omogućava da dobije dozvolu za isplavljenje.

### **4.3. Lučka dispozicija**

Nakon prispjeća robe u luku, bilo morem, bilo kopnom, primalac tereta pristupa izradi dokumenta za ukrcaj ili iskrcaj, koji se nakon provjere od strane nadležne carinarnice daju na ovjeru luci i tek nakon toga pristupa se izvršenju zadatih operacija. Ovaj dokument se naziva „lučka dispozicija“ i on predstavlja pismeni nalog za izvršenje rada luci od strane raznih naručilaca rada - radova (lučkog agenta, špeditera, itd).

---

<sup>37</sup> Ivošević, B., *Pomorsko pravo*, (Materijal za spremanje ispita na specijalističkom studiju), Tivat, 2011, str. 298.

Lučka dispozicija je istovremeno i pismena potvrda da će izvršeni rad biti plaćen izvršiocu rada. Uz dispoziciju se najviše kod brodskih manipulacija prilažu razna dodatna dokumenta (na primjer manifest tereta, kargo plan tereta, bez zapreke, packing liste, specifikacije, i dr.).

Naravno uz lučku dispoziciju za otpremu robe, tj. izlazak/ulazak robe iz SCZ prilažu se takođe određena dokumenta propisana carinskim zakonom i lučkom tarifom (na primjer JCI 179, JCI 680, JCI BIS81, CMR82, CIM83, i dr.).

Primjer, tako je Luka Bar je propisala i posebne obrasce na kojima se izdaju nalozi za rad, potvrde uskladištenja, iskladištenja i posvjedočenja, i to kako slijedi:

- uvoznu dispoziciju – bijela boja
- izvoznu dispoziciju – plava boja
- tranzitnu dispoziciju – zelena boja
- razvoz – žuta boja
- dodatne radnje – crvena boja
- dnevni nalog za izvršenje dispozicija.<sup>38</sup>

Na osnovu odredaba Lučkih uzansi (običaja), najčešće se u praksi izrađuju sledeće dispozicije za izvršenje rada Luci:

- *vagon/kamion–skladište*, za CTN, rasuti tereti, tečni tereti ili za generalni teret;
- *vagon/kamion – brod*, za CTN, rasuti tereti, tečni tereti ili za generalni teret;
- *skladište – brod*, za CTN, rasuti tereti, tečni tereti ili za generalni teret;
- *brod- skladište*, za CTN, rasuti tereti, tečni teret ili za generalni teret;
- *brod – vagon/kamion*, za CTN, rasuti teret, tečni teret ili za generalni teret;
- *brod – brod*, za CTN, rasuti tereti, tečni tereti ili za generalni teret;
- *skladište–vagon/kamion*, za CTN, rasuti tereti, tečni tereti ili za generalni teret;
- *razne dispozicije za dodatne radnje* (na primjer vaganje, uzokovanje, tariranje, lotovanje, pakovanje, prepakivanje, slaganje tereta u brod, učvršćivanje tereta u brod,i dr.).

#### 4.4 Lučke skladišne potvrde

Luka kao „skladištar“ je obavezna da nakon završetka prijema robe ostaviocu robe izda potvrdu kojom potvrđuje prijem robe na čuvanje tj. potvrdu uskladištenja, a nakon izvršenja otpreme i potvrdu iskladištenja. Takođe luka u linijskim uslovima brodaru potvrđuje prijem robe, posvjedočenjem o primitku tereta. Ove potvrde su dokumenti javnog tipa.

---

<sup>38</sup> Badovinac, G., *op. cit.*, str. 78.

#### **4.5. Brojački listić**

Brojački listić je javna isprava koja se sačinjava prilikom ukrcaja ili iskrcaja bilo sa prevoznog sredstva, ili broda, a koji potpisuju svi učesnici u tom procesu, brojački listić je i dokazni dokumenat ukoliko se dođe do spora oko količine tereta. Brojački listić osim luke mogu da izdaju ovlašćene kontrolne kuće, i krcatelj tj., primalac tereta, najčešće u ime njega njegov špediter koji prati tok manipulacija u luci u ime svog nalogodavca.

#### **4.6. Protesti za štete nastale na robi u luci i na brodu**

Vrlo često se dešava u praksi da roba, koja je prispjela u luku, bude nađena u brodu oštećena, ili se oštetiti tokom iskrcaja.

U tom slučaju se uručuju protesti od strane primaoca robe, najčešće njegovog špeditera na činjenično stanje, sa upoznavanjem primaoca protesta da će u naknadnom postupku njega smatrati odgovornim za sve negativne posljedice koje su iz te štete proistekle. Osim ovog protesta, u praksi se dešava da i luka protestuje brodu ili primaocu tereta, ukoliko primijeti da je roba došla oštećena, neadekvatno ambalažirana ili neadekvatno opremljena za manipulisanje sa njom. Nadalje, dešava se da i brodar, tj. njegov agent upućuju protest sa svoje strane, ili krcatelju ili luci, ukoliko primijete da je roba neadekvatno ambalažirana i da se oštećuje u manipulacijama, ili ukoliko proces iskrcaja/ukrcaja teče sporo, tj. ne onako kako je ugovoreno za norme ukrcaja i iskrcaja.

#### **4.7. Izručnica/bez zapreke**

U pomorskom transportu ispravu izručnicu tj. "bez zapreke" izdaje agent broda, ili brodar. Izručnica je pismeni nalog zapovjedniku broda (ukoliko se radi o direktnom ukrcaju ili iskrcaju), lučkim vlastima, tj. lučkom skladištu da donosiocu ove isprave izdaju u njoj naznačenu robu. Izručnica, tj. „bez zapreke“ se izdaje kao dokument u zamjenu za originalnu teretnicu. Ukoliko po jednoj teretnici ima više primaoca, onda agent broda izdaje svakome izručnicu, tj. „bez zapreke“ za njegov dio robe. Ukoliko primalac tereta nema originalnu teretnicu, a želi da preuzme robu jer je regulisao sve obaveze prema prodavcu i brodu, u tom slučaju moguće je dobiti od agenta izručnicu tj „bez zapreke“, uz davanje pismene garancije i uz saglasnost brodara.

#### 4.8. Skladišnica

Skladišnica je vrijednosna isprava koju izdaju javna skladišta ili luke koje su zaprimile robu na čuvanje.

Slika 3. Skladišnica

naziv ili ime skladištara		naziv ili ime vlasnika skladišnice	
sjedište ili adresa skladištara		sjedište ili adresa prebivališta vlasnika skladišnice	
OIB		OIB	
Redni broj skladištara iz Upisnika:			
<b>SKLADIŠNICA ZA ŽITARICE I INDUSTRIJSKO BILJE</b>			
PRIZNANICA	N <sup>o</sup>	Datum izdavanja:	
<b>Podaci o žitarici i industrijskom bilju</b>			
vrsta	godina proizvodnje	količina (kg)	vrijednost
<b>PODACI o kakvoći žitarica ili industrijskog bilja</b>			
* Utvrđene vrijednosti upisuju se temeljem nalaza ovlaštene osobe, sukladno posebnom ugovoru			
lokacija na kojoj su žitarice ili industrijsko bilje uskladišteni	SKLADIŠTAR		založena količina proizvoda (kg)
	_____		
	Potpis M.P.		
<b>PODACI O ZALOŽNOM PRAVU:</b>			
ZALOŽNICA	Izjava Materijalna prava temeljem ove skladišnice regulirana su posebnim ugovorom	Datum dospjeća potraživanja:	
		_____	
VLASNIK SKLADIŠNICE	Založena količina	VJEROVNIK	
OIB		OIB	
_____		_____	
Naziv, sjedište ili ime i adresa		Naziv, sjedište ili ime i adresa	
Potpis M.P.	Datum	Potpis M.P.	
	_____		
<b>PODACI O PROMJENI VLASNIKA SKLADIŠNICE</b>			
DOSADASNJI VLASNIK SKLADIŠNICE	Izjava Sva materijalna prava temeljem ove skladišnice prenosim na novog vlasnika skladišnice	NOVI VLASNIK SKLADIŠNICE	
OIB		OIB	
_____		_____	
Naziv, sjedište ili ime i adresa		Naziv, sjedište ili ime i adresa	
Potpis M.P.	Datum	Potpis M.P.	
	_____		

Izvor: <https://www.narodne-novine.nn.hr/skladišnica>

Ovaj dokument se sastoji od dva dijela i to:

- priznanice
- založnice<sup>39</sup>

Priznanica služi kao dokaz vlasništva, a založnica kao vrijednosni papir koji se može zalagati uglavnom za kredit ili neke druge obaveze imaoca založnice. Skladišnica se može indosiranjem prenijeti na druge osobe. Izdavaoc skladišnice će vlasniku robe staviti robu na raspolaganje tek nakon što mu bude vraćena u originalu izdata skladišnica.

#### 4.9. Špediterske potvrde/teretnice

Špediteri, zbog ekonomskih i praktičnih razloga, često vrše izdavanja određenih tipskih potvrda/teretnica. Te potvrde/teretnice su propisane od strane Međunarodnog udruženje špeditera (FIATA). U opticaju su uglavnom najčešće sljedeće špediterske potvrde/teretnice:

- FCR - špediterska potvrda
- FCT - transportna potvrda
- FBL - teretnica za kombinovani prevoz
- FWR - skladišna potvrda
- SDT - potvrda pošiljaoca za prevoz opasne robe / tereta<sup>40</sup>

Špeditersku potvrdu - FCR, špediter izdaje u trenutku kada je određenu robu stvarno i zaprimio sa neopozivim nalogom da će primljenu robu otpremiti primaocu bez mogućnosti promjene takvog naloga. Nalog za promjenu primaoca može se izdati jedino ako se špediteru vrati FCR i isti naknadno da novi nalog. Izdavanjem transportne potvrde - FCT, špediter potvrđuje da je robu, koja je naznačena u transportnoj potvrdi, primio/preuzeo radi prevoza i da će otpremu izvršiti isključivo po instrukcijama pošiljaoca, kako je u dokumentu i navedeno.

Nadalje, špediter preuzima obavezu otpreme robe na odredište, s tim da roba neće biti izdata primaocu dok se ne izvrši povrat izdate transportne potvrde koja mora biti indosirana. FCT je dokument od vrijednosti i prenosiv je samo ako je izdat uz klauzulu „to order“, žute boje ili na jeziku zemlje iz koje je špediter izdavalac ili pak na engleskom jeziku. Izdavanjem teretnice za kombinovani prevoz - FBL, špediter preuzima ulogu organizatora cjelokupnog prevoza, a samim tim preuzima i odgovornost ne samo za preuzetu robu, već i za izvršenje transporta. Dakle, špediter preuzima odgovornost, ne samo za isporuku robe na odredište u primljenoj količini, već preuzima odgovornost i za ostale učesnike/vozare, kao i treće osobe koje su uključene radi sprovođenja ukupnog prevoženja.

---

<sup>39</sup> Badovinac, G., *op. cit*, str. 79.

<sup>40</sup> Ibid, str. 79.

Skladišna potvrda - FWR, špediter uglavnom koristi kao standardni dokument u nacionalnim poslovima i služi špediteru u njegovom skladišnom poslovanju. Skladišna potvrda nije prenosiva i nije vrednosni papir. Špediter će robu, za koju je izdata špediterska potvrda, izdati novom vlasniku, ukoliko se isti pojavi, samo uz povraćaj izdate originalne skladišne potvrde. Potvrda pošiljaoca za prevoz opasne robe – SDT predstavlja dokument kojom pošiljalac kao nalogodavac špeditera izjavljuje da je roba koju špediter treba otpremiti u skladu sa propisima o prevozu opasnih roba (RID, ADR i/ili IMDG). Ova potvrda se koristi od 1977. godine.

#### **4.10. Založnica (leter of lien)**

Založnica (*leter of lien*) je isprava o zalogu robe kojom primalac robe izjavljuje da je on samo čuvar robe koja mu je predata od strane broda, te da sa njom neće dalje raspolagati i stavljati je u promet, dok je ne plati. Roba je do plaćanja vlasništvo banke. Založnica je u vezi sa klauzulama o pravu zaloga u prevoznim ugovorima, koja brodaru daju pravo zaloge na robi za naplatu vozarine i eventualno ostala potraživanja prema učesnicima u prevoznom poslu. Brodar u principu – redovno ne zadržava robu na brodu, već je predaje luci kao javnom skladištaru do naplate svojih potraživanja.

#### **4.11. Garantna pisma**

Garantna pisma se često javljaju u pomorstvu, sa ciljem brzog rješavanja situacija nastalih među učesnicima u poslu. Sa jedne strane obezbjeđenje garantovanih uslova traženih za tu pravnu stvar, a sa druge strane, garantovanje da će nakon izvršenja preuzete obaveze biti regulisane.

Fokus u je na sledećim garantnim pismima:

- Garantno pismo za izdavanje čiste teretnice
- Garantno pismo za izdavanje robe bez prezentovanja originalne B/L
- Garantno pismo za antidatiranje B/L<sup>41</sup>

Nakon završetka ukrcaja robe u brod, česta je situacija da zapovjedništvo broda u oficirskoj potvrdi navede određene nedostatke na robi, po raznim osnovama, koje je primijetilo tokom procesa ukrcaja. Ta činjenica obavezuje agenta broda ili ovlašćenog izdavaoca B/L da primjedbu zapovjedništva broda unese i u originalne primjerke B/L, što imaocu originalnih primjeraka B/L otežava buduću eventualnu prodaju, oslobađanje robe i predaju robe naznačenom kupcu.

Nakon što zapovjedništvo broda unese opasku u oficirsku potvrdu, krcatelj ili njegov zastupnik traže od brodara da se odnosna primjedba ne unese u originalnu teretnicu, zbog navedenih razloga. Da bi im to brodar omogućio, on u principu od krcatelja ili njegovog zastupnika traži

---

<sup>41</sup> Ibid, str. 80.

izdavanje garantnog pisma za izdavanje „čiste teretnice“, koja je po pravilu tipskog sadržaja. Osim navedenog garantnog pisma, u praksi je vrlo česta pojava da se izdavanje robe primaocu omogući što prije iako isti nije u posjedu originalnih teretnica. Brodar u cilju oslobađanja robe od primaoca ili njegovog zastupnika, u takvim slučajevima, zahtijeva ispostavu garantnog pisma za izdavanje robe bez original B/L110.

#### **4.12. Havarijski zapisnik i obveznica**

Ukoliko se na teretu primijeti manjak, gubitak ili oštećenje istog, zapovjednik je dužan obezbijediti brodaru u luci iskrcaja pregled robe od strane kluba u koji je brod učlanjen ili nekog drugog lica koje je ovlašćeno i kvalifikovano da izvrši utvrđivanje činjenica vezanih za štetu i procjenu štete. Nakon toga, to stručno lice, vrši pregled tereta i utvrđivanje činjenica vezanih za štetu i procjenu same nastale štete. Uobičajeno je da se to stručno lice zove „havarijski komesar“ koji nakon obavljanja prethodnih radnji izrađuje izvještaj o pregledu. Pri utvrđivanju štete zapovjednik je dužan saradivati sa svim učesnicima, a stručno lice (vještak/havarijski komesar) će o pregledu štete izdati izvještaj koji će sadržati opis štete sa naznakom njene prirode, uzroka, obima i visine.

Havarijska obveznica je pismena izjava vlasnika tereta data na obrascu Loyd - a, kojom se on obavezuje da će platiti, naknadno ustanovljeni iznos ukupne štete na osnovu obračuna generalne havarije. Sve dok vlasnik tereta ne potpiše obveznicu ili ne dostavi neku drugu odgovarajuću garanciju, brodar ima pravo cjelokupne zaloge na robi. U luci Bar se radi utvrđivanja štete koriste zapisnici o oštećenju vagona/kamiona prilikom manipulacija utovara – istovara i zapisnici o oštećenju broda za vrijeme manipulacije utovara – istovara.

#### **4.13. Nema uspjeha– nema plaćanja**

Pravni institut spašavanja na moru je jedan od najstarijih. Jedne ili druge norme koje se odnose na spašavanje se susrijeću u takvim spomenicima prava kao što je indijski zakon Manu, kodeks Justinijana u Rodoskom pomorskom pravu. Najznačajnija konvencija koja se odnosi na sigurnost života na moru je SOLAS konvencija (*Safety Of Life At Sea*), koja propisuje obavezu spašavanja ljudi i imovine.

Spašavanjem ljudi bavi se Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru – SAR (*The International Convention on Maritime Search and Rescue*), spašavanje ljudskih života na moru se ne naplaćuje.

Spašavanjem brodova bavi se Međunarodna konvencija o spašavanju – Salvage (*The International on Salvage*), usluge spašavanja brodova se plaćaju.



#### 4.14. Privremeno osiguranje

Kada se transportuje teret - roba, tada se primjenjuje privremeno osiguranje. Ovo osiguranje predstavlja čin koji posrednik osiguranja daje osiguraniku prije izdavanja najvažnijeg dokumenta polise osiguranja. U praksi pismo pokrića ili tzv., *cover note* izdaje se od strane osiguravajućih društava ili pak od strane njihovih agenata, a na zahtjev špeditera robe. Ova isprava je važna u slučaju spora kod prelaska rizika sa prodavca na kupca. Ova potvrda sadrži uglavnom sledeće podatke:

- Osigurana vrijednost robe
- Vrsta i količina robe
- Osigurani rizici
- Iznos premije osiguranja.<sup>42</sup>

#### 4.15. Pomorska (engleska) polisa osiguranja

Engleska pomorska polisa predstavlja polisu osiguranja u pomorskom saobraćaju, koja je u praksi poznata i kao Lojd-ova polisa ili SG polisa.

Sadržaj engleske polise od njenog nastanka nije puno modifikovan. Razvojem pomorskog tržišta UNCTAD (*The United Nation Conference on trade and development*) je krajem 70 - ih godina XIX vijeka pokrenuo proces izrade praktičnije pomorske polise, zbog čega je Institut londonskih osiguratelja izradio savremeniju pomorsku polisu pod imenom „Pomorska polisa / Marine policy“. Ova polisa je u upotrebi od 1982. godine i praktičnija je od stare engleske pomorske polise. Pomorska polisa sadrži osnovne podatke i to:

- ime broda;
- naziv tereta i njegova količina;
- ime osiguranika;
- vrijeme trajanja osiguranja;
- osigurani iznos;
- premija;
- uslovi osiguranja.

---

<sup>42</sup> Ibid, str. 81.

#### 4.16. Konzularne fakture

Svrha izdavanja konzularne ili komercijalne fakture je kompletiranje dokumentacije kod uvoznog carinjenja u zemlji uvoza, a čijom prezentacijom se ostvaruju određena smanjenja dažbina prilikom uvoza te robe. Konzularna (komercijalna) faktura prodavca robe na zahtjev uvoznika potvrđuje diplomatsko predstavništvo zemlje izvoznice u zemlji primaoca. Konzularna faktura se izdaje na posebnom formularu i na jeziku zemlje koja vrši uvoz tereta odnosno robe ili na engleskom jeziku.

#### 4.17. Protestna pisma

U ovom radu navedeni su protesti koji su u opticaju za štete nastale na robi u luci i lučkim manipulacijama. Međutim, osim navedenih postoje i druga protestna pisma koja su u opticaju, kao na primjer protest zapovjednika broda raznim principalima po raznim osnovama i slično. Vrijedno je pomenuti da sva protestna pisma uglavnom označavaju pridržavanje prava za štete ili probleme koje će neizvršavanjem prouzrokovati kod strane koja protestuje.

U ovom radu detaljnije se govori o sledećim protestima:

- protest unajmitelja brodaru
- protest broda moru/moru boga.<sup>43</sup>

Protest unajmitelja brodaru često se događa u praksi i uglavnom unajmitelj protestuje kod brodara sa zadržavanjem prava nadoknade u sledećim situacijama:

- nepoštovanje dogovorenog vremena dolaska broda na ukrcaj
- neadekvatan prostor za krcanje tereta koji je ugovorom drugačije definisan
- oštećenja robe u brodu
- manjak robe i sl.<sup>44</sup>

Protest broda moru / bogu predstavlja dokumenat kojim zapovjednik protestuje na vremenske neprilike koje su mu se desile tokom plovidbe, a koje su prouzrokovale štete na brodu ili robi. Protestom brodar obezbeđuje pravo naknade / regresiranje štete po ovom osnovu od osiguratelja.

---

<sup>43</sup> Mađarić, J., *Međunarodna špedicija*, Zagreb, 1991, str. 42.

<sup>44</sup> Bates, D., *Ekonomika saobraćaja*, Beograd, 1983, str. 98.

## 5. ZAKLJUČAK

Dobra organizovanje u saobraćaju ima prvorazredni značaj, zato je osnovni zadatak saobraćajne organizacije da obezbijedi i uspostaviti tehničko i tehnološko jedinstvo u svakoj saobraćajnoj grani. Tako je isto i u pomorstvu u obavljanju tehničkog i tehnološkog jedinstva lučke djelatnosti prevashodno prekrcaja i skladištenja roba u dolasku i odlasku direktno ili indirektno, tehničko i tehnološko jedinstvo pratećih uslužnih djelatnosti prema ostalim učesnicima u saobraćajnom poduhvatu u cjelini i dr. Ona treba da obezbijedi uredno, nesmetano i bezbjedno funkcionisanje saobraćaja. Iz tih razloga je potrebno za transport obezbijediti moderne saobraćajnice, moderna saobraćajna sredstva, savremena prekrcajna sredstva, i štete u tim operacijama dovesti na najniži mogući nivo. U tome, treba da se obezbijedi kvalitetno pružanje usluga korisnicima u svakom dijelu.

Da bi se pomorski saobraćajni lanac objedinio, i da bi bio ekonomski opravdan, što je suština, potrebno je da svi učesnici u transportnom budu na nivou savremenih zahtjeva ekonomičnosti, rentabilnosti i produktivnosti.

Prevozne isprave u pomorskom transportu nastale su u procesu prevoženja roba i putnika. One se zasnivaju na međunarodnim konvencijama, pravilima i propisima i odnose se na dokumenta koja prate robu i putnike u pomorskom transportu. Tako da imaju poseban pravni status, iz čega je proistekao i određeni način postupanja u odnosima u pomorskom transportu. Takođe, određuju i pravna stanja koja mogu da proisteknu iz tih odnosa i raspolaganja ispravama, dokumentima i robom u procesu pomorskog transportu, od tačke ukrcaja, transporta pa do tačke iskrcaja.

U radu je ukazano na značaj pomorskih / transportnih isprava, posebno na značaj teretnice i tovarnog lista. Pored ovih isprava, za pomorski transport od značaja su špeditersko – agencijski poslovi, odnosno dokumenti koji se koriste u cilju obavljanja poslova transporta u pomorstvu.

Jedne od najstarijih prevoznih isprava koje se dugo koriste u nacionalnom i međunarodnom pomorskom saobraćaju / transportu su teretnica i tovarni list. Ova transportna dokumenta su pravno regulisana u manjoj ili većoj mjeri u međunarodnim konvencijama ili drugim međunarodnim pravilima i nacionalnim zakonima. Tovarni list je prema međunarodnim izvorima neprenosiva isprava ali u brojnim nacionalnim zakonodavstvima može imati svojstvo hartije od vrijednosti.

Takođe, pored ovih klasičnih prevoznih isprava novina su i prevozne isprave u elektronskoj formi. U oblasti pomorskog kombinovanog prevoza pod određenim uslovima Roterdamska pravila sadrže detaljne odredbe o elektronskim prevoznim ispravama. Takođe u drumskom saobraćaju izričito predviđa Dodatni protokol CMR ovu mogućnost, ali i u drugim vrstama saobraćaja načelno postoji mogućnost korišćenja elektronskih prevoznih isprava. Na našem putu pridruživanja Evropskoj Uniji potrebno je uskladiti propise o mogućnosti korišćenja transportnih dokumenata u elektronskoj formi, i omogućiti korišćenje istih tehničkih standarda za elektronske tovarne listove i korišćenje istog softvera za elektronski potpis.

## 6. LITERATURA

1. Badovinac, G., *Ugovori o iskorišćavanju pomorskih brodova*, Zagreb, 1970.
2. Bates, D., *Ekonomika saobraćaja*, Beograd, 1983.
3. Ivošević, B., *Međunarodno pomorsko pravo i tendencije njegovog uređenja*, Beograd, 2006.
4. Ivošević, B., *Odgovornost pomorskog brodarara*, Beograd, 1974.
5. Ivošević, B., *Pomorsko pravo*, (Materijal za spremanje ispita na specijalističkom studiju), Tivat, 2011.
6. Ivošević, B., *Saobraćajno pravo*, Beograd, 2008.
7. Jakša, B., *Udžbenik plovidbenog prava*, Zagreb, 1983.
8. Kočović, J., *Osiguranje*, Beograd, 1999.
9. Mađarić, J., *Međunarodna špedicija*, Zagreb, 1991.
10. Mijušković, I., *Međunarodna špedicija*, Beograd, 1977.
11. Nikolajević, B., *Saobraćajno pravo*, Beograd, 1964.
12. Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006.
13. Pavić, D., *Pomorsko pravo*, Split, 2002.
14. Pejović, Č., *Prevozne isprave u pomorskoj plovidbi*, Cetinje, 1992.
15. Perović, D., *Međunarodna špedicija*, Bijelo Polje, 2003.
16. Trajković, M., *Pomorsko pravo*, Beograd, 2000.
17. Turina, A., *Međunarodna špedicija*, Rijeka, I-II, 1966.
18. Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe (Sl. list CG, br. 62/13,6/14 i 47/15)
19. Zakon o moru ("Službeni list CG", br. 17/2007 i 6/2008)