

EDI-CMR PROTOKOL 2008. – KORAK U PRAVOM SMJERU

Prof. dr. sc. NIKOLETA RADIONOV*
MARTINA MIŠKOVIĆ AGUILAR, dipl. iur.**

UDK 656.073.3:347.763
656.039.4:654.934
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 16.3.2016.
Prihvaćeno za tisak: 20.4.2016.

Razvoj elektroničkih prijevoznih isprava u drugim granama prijevoza doveo je do potrebe za prilagodbom propisa koji uređuje ugovor o međunarodnom prijevozu robe cestom, tj. CMR Konvencije iz 1956. g., koja bi omogućila funkcionalnu jednakost transportnog dokumenta neovisno o načinu njegova izdavanja (papirnati ili elektronički). Upravo to je postignuto donošenjem EDI-CMR Protokola 2008. godine, koji je stupio na snagu 2011. godine i danas obvezuje 9 država. U radu se daje geneza nastanka teksta EDI-CMR Protokola 2008., te se diskutira o njegovim rješenjima i potrebi da Hrvatska ratificira ovaj novi i moderni instrument međunarodnog cestovnog prava.

Ključne riječi: CMR Konvencija; EDI-CMR Protokol; elektronički potpis; elektronički teretni list; ugovor o prijevozu robe cestom.

1. POZADINA DONOŠENJA EDI-CMR PROTOKOLA 2008.

Digitalno doba sa sobom donosi brojne promjene. Jedna od najočitijih jest ubrzavanje svih procesa, napose onih vezanih uz prijenos informacija i njihovu dostupnost. Razvoj različitih elektroničkih naprava i medija nezaustavljivo napreduje, a potrošačko društvo dodatno vrši pritisak za posjedovanjem uvijek novih, modernijih, brzih inačica takvih naprava i njihovih programa. Digitalizacija je duboko prodrla i u područje gospodarskog poslovanja, uvjetujući i kreirajući na mnogo načina poslovne procese. Uključenost u takvu tehnološku utrku postaje imperativ, naročito za poslovne subjekte, koji ulaganjem u informatičku tehnologiju (IT) dokazuju (i) svoju konkurentnost. Prva je, dakle, polazišna postavka ubrzana informatizacija i razvoj elektroničkog prijenosa podataka u svim segmentima društva, te mogućnost pristupa takvim podacima (gotovo) svuda i u svako vrijeme. Druga važna postavka od koje valja poći u razumijevanju ove teme jest imperativ vremena u transportnoj industriji općenito, a u cestovnom prometu posebno. Skraćivanje vremena prijevoza, poštivanje rokova dostave i

* Dr. sc. Nikoleta Radionov, redovita profesorica, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb, e-mail: nikoleta.radionov@pravo.hr

** Martina Mišković Aguilar, dipl.iur., odvjetnica, Odvjetničko društvo MARKAČ-GREIF & PARTNERI j.t.d., Ulica Matije Mrazovića 5, Zagreb, e-mail: martina.aguilar@gmail.com

logističkog principa “*just in time (JIT)*”¹, ali i brzina naplate vlastite usluge postaje tako uvjet konkurentnosti i opstanka modernog cestovnog prijevoznika. Iz ove dvije premise možemo stoga izvući zaključak da se prelazak s dosadašnje manipulacije papirnatim teretnim listom (dalje: TL) kao tradicionalnim transportnim dokumentom u cestovnom prometu na njegovu elektroničku inačicu (elektronički teretni list, dalje: e-TL) u posljednje vrijeme nametnuo kao logičan slijed, ali i izazov, daljnjeg razvoja ove grane prijevoza.²

Promatrajući širi kontekst, možemo uočiti da je trend digitalizacije već davno zahvatio transportnu industriju, te da novi događaji u cestovnom prijevozu samo kaskaju za drugim granama prijevoza. Digitalizacija prijevozne dokumentacije odraz je implementacije krovnog principa kojeg je nametnulo informatičko doba: nediskriminacije, tehnološke neutralnosti i funkcionalne izjednačenosti ugovora neovisno o načinu i mediju njihovog sklapanja, podrške, financiranja i dokazivanja. Pod okriljem UNCITRAL-a³ još 1996. godine donesen je Model zakon o elektroničkoj trgovini, koji je do danas pretočen u nacionalne propise više od 50 država, otklanjajući tako u tim pravnim sustavima pravne zapreke za jednaki tretman informacija sadržanih u papirnatom i elektroničkom obliku⁴. Logičan slijed bilo je donošenje UNCITRAL Model zakona o elektroničkim potpisima 2001. godine, kojim je pružen okvir za pravno rješavanje pitanja tehnološke pouzdanosti i funkcionalne izjednačenosti elektroničkog i vlastoručnog potpisa na dokumentima.⁵ UNCITRAL Model zakon o elektroničkim potpisima do danas je pretočen u zakonodavstva 26 svjetskih država, među kojima nema članica EU.⁶ Razlog tome jest činjenica da je par godina prije donošenja ovog model zakona na međunarodnoj razini EU preuzela ovlast u uređenju ovog pitanja na razini Unije donošenjem Direktive 1999/93 o pravnom okviru Zajednice za

¹ Detaljnije o JIT v. <http://www.economist.com/node/13976392> (2.2.2016.)

² Detaljnije o značaju i funkciji TL u prometu v. Kumpan, Ana – Marin, Jasenko: Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 48 (2009), 163, str. 57–83.

³ United Nations Commission on International Trade Law.

⁴ UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996). Det. v. http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/electronic_commerce/1996Model.html (14.9.2013.). Za popis država koje su implementirale ovaj Model zakon v. http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/electronic_commerce/1996Model_status.html (2.2.2016.)

⁵ Det. v. http://www.uncitral.org/uncitral/uncitral_texts/electronic_commerce/2001Model_signatures.html (2.2.2016.)

⁶ V. http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/electronic_commerce/2001Model_status.html (2.2.2016.)

elektroničke potpise (dalje: Direktiva o elektroničkom potpisu)⁷. Ta je Direktiva potom transponirana u zakonodavstva država članica EU, čime je kroz određeno vrijeme harmonizirano pravno uređenje pitanja elektroničkog potpisa i e-trgovine unutar jedinstvenog tržišta.⁸ Prema načelu preuzetih ovlasti, donošenjem ovog instrumenta oduzeta je ovlasti državama članicama EU da samostalno normiraju isto pitanje na različit način. Zbog toga, kao i zbog činjenice da su dužne transponirati Direktivu o elektroničkom potpisu u nacionalno zakonodavstvo, u potpunosti otpada mogućnost preuzimanja UNCITRAL Model zakona o elektroničkim potpisima na razini država članica EU, no ostaje opcija za sve ostale države. Ipak, treba imati na umu da transpozicija Direktive o elektroničkom potpisu u različite nacionalne zakone država EU znači ostvarenje cilja propisanog Direktivom, dok se ostatkom propisa mogu uređivati brojna druga srodna pitanja, često na različit način, što dovodi do nejedinstvenog uređenja čitave materije između država članica EU, kao što je uostalom općenito čest slučaj s pitanjima koja se uređuju direktivama. Ovakav razvoj harmonizacije prava koje uređuje e-potpis i e-trgovinu na relevantnim je područjima recepcije navedena dva pravna instrumenta pružio osnovni pravni okvir na razini *lex generalis*-a, čime je izbjegnuta scenarij potpuno različitih nacionalnih propisa o ovom – često – izrazito međunarodnom pitanju. Ipak, ostalo je otvoreno pitanje dozvoljenosti e-potpisa prijevoznih dokumenata temeljem specifičnih propisa koji uređuju materiju ugovora o prijevozu u pojedinoj grani, a koji predstavljaju *lex specialis*. Trebalo je, dakle, omogućiti korištenje e-potpisa i u industriji prijevoza, nakon što su za to ostvareni opći uvjeti transpozicijom Direktive o elektroničkom potpisu.⁹ U protivnom, moglo bi doći do primjene načela *lex specialis derogat legi generali*, i time onemogućavanja primjene e-potpisa u industriji prometa, a time i tehnološkog razvoja transportnog prava u odnosu na druge grane industrije. Drugim riječima, ako specifični propisi pojedine grane prijevoza predviđaju samo izdavanje transportne dokumentacije u papirnatom obliku, tada njihove odredbe pobijaju mogućnost izdavanja e-dokumentacije otvorenu općim propisima o e-potpisima u pojedinoj državi.

Zbog tog je razloga od 1999. godine naovamo krenuo brzi trend donošenja međunarodnih instrumenata kojima se normira ova materija za pojedinu

⁷ Directive 1999/93/EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 on a Community framework for electronic signatures; OJ L 013, 19/01/2000, str. 0012 – 0020.

⁸ Za pregled nacionalnih implementacijskih instrumenata v. http://eur-lex.europa.eu/search.html?instInvStatus=ALL&or0=DN%3D71999L0093*,DN-old%3D71999L0093*&qid=1397584902176&DTS_DOM=NATIONAL_LAW&type=advanced&lang=en&SUBDOM_INIT=MNE&DTS_SUBDOM=MNE&page=1 (15.2.2016.)

⁹ O e-potpisu u TL u različitim granama prijevoza det. v. Kumpan – Marin, op.cit. 2, str. 71.

granu prometa, i time sprečava moguća divergentna praksa uzrokovana privatnim inicijativama i ugovorima u prometu, usmjerenim na korištenje e-dokumentacije. Novim međunarodnim ugovorima u zračnom, željezničkom, pomorskom prijevozu i prijevozu unutrašnjim plovnim putevima, između ostalih pitanja, na nedvosmislen način se stipulira da je izdavanje teretnog lista i njegova forma neovisna o mediju na kojem je dokument sadržan, čime se jasno otvara mogućnost korištenja i pravne izjednačenosti papirnato dokumenta s onim sadržanim u elektroničkom obliku.¹⁰ Također, regionalna inicijativa unifikacije forme teretnog lista u inter-američkom prometu izrijeком je izjednačila e-TL s onim papirnatim (funkcionalna jednakost), i to u slučaju prenosivog i neprenosivog TL.¹¹ Promet je tako dobio “zeleno svjetlo” ne samo za korištenje e-potpisa na tradicionalnim papirnatim dokumentima, već je širom otvoren put za prelazak na elektroničke inačice transportne dokumentacije, među kojima su svakako najvažniji e-TL i elektronska teretnica (eng. e-Bill of Lading, e-B/L), poznata već od ranije.¹²

2. PREJUDICIJELNO PITANJE: REVIZIJA CMR ILI DODATNI PROTOKOL?

Početak 21. stoljeća postalo je jasno da je međunarodni cestovni prijevoz jedina grana prometa u kojoj nije došlo do izmjena postojećeg pravnog okvira,

¹⁰ Tako v. čl. 3. st. 2. Montrealske konvencije 1999. (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air – Montreal, 28 May 1999); čl. 6. st. 9. COTIF-CIM 1999 (Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999); čl. 11. CMNI 2001 (Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI), done at Budapest on 22 June 2001). Posebno detaljne odredbe o transportnoj dokumentaciji u elektroničkom obliku sadrže nova Rotterdamska pravila 2009. o prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem, koja imaju posebno poglavlje 3. posvećeno samo tom pitanju (čl. 8–10), koja još nisu stupila na snagu, za razliku od ranije citiranih konvencija. Ovo ne začuđuje zbog činjenice da se radi o najrecen-tnijoj međunarodnoj konvenciji, donesenoj kada je ovo pitanje već postiglo značajnu razinu harmonizacije na međunarodnoj komparativnoj razini unutar transportnog prava, kako je već izneseno ranije. V. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, done at Rotterdam on 23 September 2009). Za detaljnu pravnu analizu korištenja elektroničkih prijevoznih isprava prema Rotterdamskim pravilima v. Oršulić, Ivana – Bulum, Božena: Neki problemi vezani uz uređenje elektroničkih prijevoznih isprava i poticanje elektroničke trgovine u Rotterdamskim pravilima, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 50 (2011), 165, str. 165–193. Za komparativnu pravnu analizu korištenja e-TL u svim granama prijevoza v. Kumpan – Marin, op.cit. 2, str. 60 i dalje.

¹¹ Inter-American Specialized uniform through bill of lading for the international carriage of goods by road, v. <http://www.oas.org/dil/CIDIP-VI-billoflading-Eng.htm> na: http://www.oas.org/dil/CIDIPVI_home.htm (15.2.2016.)

¹² O sustavu BOLERO e-B/L vidi na: <http://www.bolero.net/products/electronic-bill-of-lading> (15.2.2016.).

te da je potrebno hitno poduzeti korake kako bi se Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (dalje: CMR) iz 1956. godine hitno prilagodila zahtjevima nove tehnologije, a cestovni prijevoz pratio razvoj u ostalim granama prometa.¹³ Pritom je valjalo odlučiti o nekoliko formalnih i sadržajnih pitanja. Što se forme tiče, bile su moguće dvije opcije:

- a) izmjena teksta CMR iz 1956. godine (“puni” revizijski protokol), u skladu s – prilično kompliciranom – procedurom predviđenom u čl. 49. CMR, kojim bi se postojeća formulacija teksta CMR prilagodila i izmijenila u skladu sa zahtjevima uvođenja e-dokumentacije. U ovom slučaju, takav bi revizijski protokol donio međunarodnoj zajednici potpuno novu međunarodnu konvenciju CMR, koja bi stupila na snagu nakon predviđenog broja ratifikacija i primjenjivala bi se između država stranaka ove verzije CMR. Pod (razumnom i očekivanom) pretpostavkom da sve postojeće države članice CMR iz 1956. ne bi ratificirale “novu” CMR konvenciju (donesenu u formi samostalnog međunarodnog ugovora), nužno bi se stvorila dva kruga država stranaka, u kojima bi vrijedili različiti tekstovi CMR, čime bi bila značajno narušena visoka razina harmonizacije prava postignuta u ovom području 60 godina od donošenja originalnog teksta CMR konvencije.¹⁴
- b) donošenje dodatnog protokola CMR kojim bi se samostalno uredila samo pitanja e-dokumenata, bez zadiranja i mijenjanja originalnog teksta CMR. Takav bi dodatni protokol bio također poseban međunarodni ugovor, koji bi stupio na snagu nakon određenog broja ratifikacija i obvezivao bi samo države članice tog dodatnog protokola, ne dirajući pritom u primjenu originalnog teksta CMR iz 1956. godine među postojećim državama članicama.¹⁵

S obzirom da je CMR konvencija primjer uspjeha međunarodne unifikacije privatno-pravnih pitanja u kopnenom prometu, na kojoj počiva međunarodni prijevoz robe na velikom euro-azijskom području i šire, razbijanje ovog jedinstva

¹³ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) done at Geneva on 19 May 1956, United Nations, Treaty Series, vol. 399, str. 189.

¹⁴ Danas je 55 država članica CMR iz 1956. godine, što je iznimno velik broj za konvenciju koja uređuje privatno-pravna pitanja u kopnenom prijevozu.

¹⁵ To bi, ujedno, bio drugi dodatni protokol CMR, nakon što je 1978. godine CMR prvi puta revidirana zbog uvođenja obračunske jedinice posebnog prava vučenja (Special Drawing Right – SDR) umjesto zlatnog Gérminal franka. V. Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) done at Geneva on 5 July 1978 (dalje: SDR-CMR Protokol). SDR-CMR Protokol stupio je na snagu 1980. godine i ima 42 države članice. V. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-a&chapter=11&lang=en (20.2.2016.)

stvaranjem različitih krugova država stranaka različitih verzija ove stare i cijene konvencije nije bila realna opcija. Glavne međunarodne udruge i institucije uključene u postupak promišljanja novog protokola CMR bile su Međunarodna unija za cestovni promet (IRU)¹⁶, Radna skupina za cestovni prijevoz UNECE-a¹⁷ i Centar UN-a za olakšavanje trgovine i elektronskog poslovanja (UN/CEFACT)¹⁸, te, u najvećoj mjeri, Međunarodni institut za izjednačavanje privatnog prava (UNIDROIT)¹⁹ kojem je UNECE u konačnici i povjerio zadatak izrade nacrtu novog protokola CMR-a.²⁰ Rad na prijedlogu protokola o izmjeni CMR-a u okrilju UNIDROIT povjeren je prof. Putzeysu koji je prvi nacrt novog EDI-CMR protokola podnio na razmatranje Radnoj skupini za cestovni prijevoz UNECE-a 2001. godine.²¹

3. POSTUPAK STVARANJA TEKSTA EDI-CMR PROTOKOLA

Funkcija novog EDI-CMR Protokola nije bila pravno urediti funkcioniranje novih sredstava komunikacije i razmjene informacija, već samo odrediti koja su to dopuštena sredstva komunikacije vezane uz razmjenu podataka u dokumentaciji koja prati cestovni prijevoz robe i koja je njihova funkcija, kao i dati pravni okvir za uporabu takvih sredstava. Polazeći od toga, valja na ovom mjestu odmah istaći da je smisao EDI-CMR Protokola izjednačavanje papirnatog i e-TL s funkcionalnog i pravnog stajališta, bez preferiranja pojedinog od ovih oblika. Prvi prijedlog EDI-CMR Protokola bio je inspiriran dotadašnjim konvencijama transportnog prava koje su već bile prihvatile e-dokumentaciju, čemu svjedoči formulacija čl. 2. prvog nacrtu EDI-CMR Protokola, koji glasi:

“Na kraju članka 5. CMR Konvencije, dodaje se sljedeći stavak:

3. Ako se ugovorne strane nisu drugačije sporazumjele, teretni list može biti izdan svim sredstvima prijenosa informacija elektroničkim ili sličnim sredstvima

¹⁶ International Road Transport Union (IRU), <http://www.iru.org/> (20.2.2016.)

¹⁷ Working Party on Road Transport, United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), <http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html> (20.2.2016.)

¹⁸ UN Centre for Trade Facilitation and E-business (UN/CEFACT), <http://www.unece.org/cefact.html> (21.2.2016.)

¹⁹ International Institute for the Unification of Private Law, <http://www.unidroit.org/about-unidroit/overview> (18.2.2016.)

²⁰ Report of the Working Party on its ninety-fourth session (14-16 November 2000), UNECE Inland Transport Committee, Working Party on Road Transport, TRANS/SC.1/367 of 5 December 2000, str. 9.

²¹ Tekst prvog nacrtu EDI-CMR Protokola od 1.8.2001. dostupan je na <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2001/sc1/TRANS-SC1-2001-07e.pdf> (18.2.2016.)

komunikacije, koja uključuju brzojav, telefaks, teleks, elektroničku poštu (e-mail) ili elektroničku razmjenu podataka (EDI) ali ne isključujući i ostala sredstva,

- *pod uvjetom da je informacija dostupna kako bi se na nju moglo naknadno pozvati;*²²
- *postupak koji se koristi za zapis i obradu podataka mora biti jednak s funkcionalnog stajališta, posebno što se tiče dokazne snage teretnog lista koji sadrži takve podatke;*²³
- *ako se koriste ta ostala sredstva, prijevoznik će, ako to zatraži pošiljatelj, isporučiti primatelju potvrdu o isporuci koja omogućava identifikaciju teretnog lista i pristup informaciji sadržanoj u sačuvanom zapisu tim drugim sredstvima.'*²⁴

U nastavku rada na izradi teksta novog Protokola, Radna skupina za cestovni prijevoz UNECE uputila je svim državama članicama CMR konvencije upitnik sa 6 pitanja, kako bi se dobile reakcije i prijedlozi država stranaka. Prvo pitanje bilo je općenite naravi, tj. treba li se uopće dodati st. 3. uz čl. 5. CMR, dok se preostalih 5 pitanja odnosilo na slaganje s pojedinim dijelovima predloženog teksta, kako je citiran *supra*. Na upit je odgovorilo 13 država članica, koje su gotovo jednoglasno podržale dodavanje novog st. 3. čl. 5. CMR, uz određene rezerve pojedinim dijelovima predloženog izričaja.²⁵ Posebno su važni iscrpni i sadržajno razrađeni odgovori Njemačke²⁶ i Francuske²⁷, kojima su ove države upozorile na određene teorijske i praktične probleme koji bi primjenom EDI-CMR protokola u predloženom tekstu mogli nastati. Ukratko, Njemačka je izrazila načelno pozitivan stav prihvaćanju EDI-CMR protokola, ali i upozorila na određene nejasnoće i nedorečenosti koje je predloženi tekst nacрта EDI-CMR protokola izazivao u odnosu na postojeći tekst CMR konvencije, i to posebno s obzirom na slijedeće odredbe:

- a) Čl. 5. st. 1. CMR propisuje da drugi primjerak TL prati robu. Postavlja se pitanje na koji način e-TL može pratiti robu u prijevozu?
- b) Čl. 9. CMR propisuje da je potpisani TL dokaz o postojanju i uvjetima ugovora o prijevozu. Postavlja se pitanje koje su to pravne i tehničke

²² Odredba preuzeta iz čl. 1. toč. 8. CMNI 2001.

²³ Odredba preuzeta iz čl. 6. § 9. COTIF/CIM 1999.

²⁴ Odredba preuzeta iz čl. 4(2) Montrealske konvencije 1999.

²⁵ Pregledna tabela s odgovorima svih 13 država na pojedina pitanja iz upitnika dostupna je na <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/sc1/TRANS-SC1-2002-02e.pdf> (22.2.2016.)

²⁶ UNECE dokument TRANS/SC.1/2002/2/Add.1 from 30 July 2002 (dalje: Primjedbe Njemačke).

²⁷ UNECE dokument TRANS/SC.1/2002/2/Add.2 from 30 July 2002 (dalje: Primjedbe Francuske).

pretpostavke za valjanost e-potpisa u e-TL? Ukoliko rješenje ovog pitanja nije uniformirano među državama strankama, neće biti garancije jedinstvenog standarda sigurnosti za e-dokumente u praksi.

- c) Čl. 11. st. 1. CMR bavi se pitanjem dodatne dokumentacije uz TL. Pitanje koje se postavlja u novom kontekstu e-TL jest na koji način se dodatni dokumenti za potrebe carinskih i drugih formalnosti u prometu mogu priložiti uz e-TL?
- d) Čl. 12. st. 5. toč. a) CMR propisuje da pošiljatelj ili (pod propisanim uvjetima) primatelj mogu raspolagati robom u prijevozu pod uvjetom da prijevozniku podastru prvi primjerak TL: da li je, i na koji način, to moguće s e-TL, te kako će prijevoznik bez sumnje utvrditi identitet pošiljatelja u tom slučaju?
- e) Čl. 34. CMR propisuje da kod uzastopnog prijevoza idući prijevoznik postaje strana ugovora o prijevozu (čime preuzima i odgovornost) preuzimanjem originala TL od ranijeg prijevoznika. Nije jasno na koji način će se ta primopredaja izvršiti s TL izdanim u elektroničkom obliku.
- f) Prema čl. 35. CMR, kod preuzimanja robe od prethodnog prijevoznika, idući prijevoznik treba prvome izdati potpisanu i datiranu potvrdu o tome. U slučaju izdavanja e-TL, i ova bi potvrda trebala biti izdana u elektroničkom obliku, što nije definirano.²⁸

Što se pak tiče Francuske i njezinih službenih primjedbi na upitnik, načelno se prihvaća dopuna članka 5. CMR u obliku kako je određeno u nacrtu Protokola, ali se izražava stav da pojedine odredbe trebaju biti jasnije, te se za neke dijelove odredbe predlažu drugačija jezična rješenja. Posebno je zanimljiv prijedlog da se novim EDI-CMR protokolom predvidi obveza objave izdanih e-TL, kako je već predviđeno francuskim nacionalnim zakonodavstvom²⁹, kako bi se službenim osobama tijekom prijevoza mogli podastrijeti e-TL i svi ostali e-dokumenti koji prate robu u prijevozu. Ovaj prijedlog valja izdvojiti jer je upravo ovo pitanje ključni problem u praktičnoj provedbi novog EDI-CMR protokola u praksi, i "kamen spoticanja" njegove provedbe u svakodnevnicu međunarodnog cestovnog prijevoza robe. Međutim, valja imati na umu da CMR konvencija uređuje isključivo privatno-pravna pitanja vezana uz ugovor o prijevozu robe cestom, te pitanja vezana uz izdavanje i formu popratne dokumentacije. Poželjno je, za

²⁸ Primjedbe Njemačke, op.cit. 26, str. 1–2.

²⁹ Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises. NOR: EQUT9901586A, Version consolidée au 05 mai 2010.

dobro i kvalitetno funkcioniranje ovog sustava, da i materija koja se tiče pratećih javno-pravnih pitanja bude adekvatno i kompatibilno normirana na nacionalnoj razini. Ipak, smatramo da pitanja poput ovlasti tijela javnih vlasti (policija, carina) na kontrolu prijevozne dokumentacije i druga praktična pitanja ne mogu i ne trebaju biti uređena u EDI-CMR protokolu.³⁰

Temeljem odgovora na upitnik i Primjedbi Njemačke i Francuske na nacrt EDI-CMR protokola, prof. Putzeys iz UNIDROIT dostavlja Radnoj grupi za cestovni prijevoz UNECE-a detaljan odgovor na navedene primjedbe, analizira odgovore i zaključuje da je svih 13 država koje su dostavile svoje odgovore na upitnik suglasno da se dopuni članak 5. CMR, te da je većina zemalja (7 od 13) suglasna i s predloženim tekstom nacрта EDI-CMR, dok ostatak preferira drugačije jezične formulacije.³¹ S obzirom na sadržaj tih primjedbi, prof. Putzeys ističe da smisao EDI-CMR Protokola nije pravno *urediti* pitanje korištenja e-TL i svih s time povezanih pitanja, već samo *omogućiti* primjenu e-TL umjesto tradicionalne papirnate inačice TL, s obzirom da sadašnji izričaj CMR (čl. 5. st. 1.) sugerira izdavanje isključivo papirnatog TL.³² To je, ujedno, ključna činjenica koju valja imati na umu u okviru ove rasprave. Naime, pitanje pravnog uređenja elektroničke razmjene podataka (eng. *Electronic data interchange*, EDI) i s time povezanog pitanja e-potpisa već je u tom trenutku ili bilo riješeno nacionalnim zakonodavstvima dijela država članica EU, ili je zakonodavstvo bilo u postupku donošenja,³³ pa se pitanjem valjanosti e-potpisa u EDI-CMR nije, prema mišljenju prof. Putzeysa, uopće potrebno baviti u EDI-CMR Protokolu.³⁴ Kako smo već ranije istakli, pitanje valjanosti e-potpisa pošiljatelja i primatelja na e-TL prosuđivat će se od slučaja do slučaja prema odredbama mjerodavnog nacionalnog prava, koje je na području EU harmonizirano, a dio država izvan EU također napreduje u legislativnom uređenju ovog pitanja po jednom od dva modela (Direktiva o elektroničkom potpisu ili UNCITRAL Model zakon o elektroničkim potpisima), implementacijom dotičnih rješenja u nacionalno zakonodavstvo.

³⁰ Tako i Martius, Henri P.A.J.: The use of electronic means of communication under the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods By Road, *European Transport Law*, 3/2007, str. 309.

³¹ UNECE dokument TRANS/SC.1/2002/2/Add.3 from 10th August 2002 (dalje: UNIDROIT odgovor).

³² Ibid, str. 2. Prema čl. 5. st. 1. CMR "Teretni list će se izdati u tri originalna primjerka potpisana od strane pošiljatelja i prijevoznika. Potpisi mogu biti otisnuti ili zamijenjeni pečatima pošiljatelja i prijevoznika...". Otisak i potpis sugeriraju da se radi o papirnatom dokumentu, pa je donošenjem EDI-CMR Protokola valjalo dati legitimitet i ostalim načinima izdavanja TL u praksi.

³³ V. Supra bilj. 8. i prateći tekst.

³⁴ UNIDROIT odgovor, op.cit. 31, st. 5.

Općenito gledano, većina sudskih postupaka vezanih uz prijevoznu dokumentaciju u cestovnom prometu proizlazi iz činjenice da su često primjedbe i podaci uneseni u TL od strane vozača i primatelja nečitljivi. Korištenje e-TL uvelike bi riješilo ovaj problem, pod uvjetom da je uvid u e-TL u svakom trenutku dostupan u vozilu. Minimum tehničkih uvjeta za to je uređaj koji prima SMS ili e-mail poruku – naravno, uvijek uz uvjet da postoji prethodna suglasnost ugovornih strana za korištenje e-TL. U takvom slučaju prijevozničko društvo, pošiljatelj ili prijevoznik mogu u svakom trenutku u stvarnom vremenu provjeriti sadržaj e-TL, što je daleko kvalitetnije rješenje od papirnate inačice TL koja prati robu. Također, IT industrija nudi i razne sigurnosne sustave zaštite od izmjena e-TL bez pristanka ugovornih strana, čime se eliminira i taj (značajan) prigovor. Bez ulaženja detaljnije u tehničke detalje ovog složenog IT pitanja, spomenimo samo da u takve sigurnosne sustave ulaze upotreba kodova, ključeva, kriptograma i elektroničkih potpisa, kako su uređeni nacionalnim zakonodavstvom. Postojeću tehnologiju, koja je već široko u primjeni u drugim granama industrije³⁵, potrebno je samo prilagoditi i omasoviti za potrebe cestovnog prijevoza robe.

Drugo pitanje o kojem je trebalo promisliti kod izrade teksta EDI-CMR Protokola jest rješavanje pitanja pratećih dokumenata uz TL (čl. 11. CMR). Valja pritom razlikovati primjenu novog protokola u komercijalnim odnosima između stranaka ugovora o prijevozu, i javno-pravnih odnosa s državnim tijelima koja kontroliraju dokumente u prijevozu, napose TL. U tom smislu ističe se da u komercijalnim odnosima e-TL ima identičnu pravnu snagu kao papirnata verzija TL, ukoliko postoji suglasnost ugovornih strana o njegovom izdavanju, a koja pak podrazumijeva međusobnu tehnološku usklađenost. Za razliku od toga, tijela javne vlasti značajno zaostaju u praćenju ovog tehnološkog razvoja, i većinom i dalje traže prijevozne dokumente u papiru koji moraju pratiti robu u prijevozu, što predstavlja najveći problem masovnom prelasku na e-TL u praksi.³⁶

³⁵ Npr. u bankarstvu, za potrebe tzv. Internet-bankarstva, gdje je poslovanje omogućeno fizičkim i pravnim osobama putem tokena, aplikacija za mobilne telefone, smartCard USB-a, čitača kartica itd.

³⁶ Kao pozitivni primjeri država čija tijela javne vlasti prihvaćaju kontrolu prijevoznih dokumenata na mobilnim zaslonima mobitela, laptopa i sl. ističu se Španjolska, Velika Britanija i Francuska, dok je situacija u Njemačkoj opisana kao “nejasna” po tom pitanju. Izriječno se navodi da vlasti u Italiji i Nizozemskoj to ne prihvaćaju. UNIDROIT odgovor, op. cit. 31., str. 3. Ipak, neki autori navode da je u Nizozemskoj e-TL dozvoljen posebnim nacionalnim propisom, što znači da postoji značajan jaz između mogućnosti korištenja e-TL i nemogućnosti da se takav (zakonit) dokument podastre na kontrolu javnim vlastima. V. Martius, op. cit. 30, str. 309. Valja uzeti u obzir da navedeni podaci datiraju iz 2007., stoga je moguće da je u navedenim i drugim državama članicama EU došlo do određenih promjena, no dotični podaci nisu dostupni u stručnoj literaturi.

Sukladno čl. 11. st. 1. CMR, za potrebe carinskih i drugih formalnosti, pošiljatelj je dužan priložiti potrebne dokumente uz TL ili ih staviti na raspolaganje prijevozniku, te mu dati sve potrebne upute. Kod prijevoza s e-TL to je moguće ispuniti na dva načina: izdavanjem pratećih dokumenata u klasičnoj (papirnat) formi, ili njihovo slanje kao priloga u e-formi uz e-TL, čime se izbjegavaju greške u prijepisu i ubrzava procesiranje podataka³⁷. Ovaj potonji model već koriste u praksi razna tijela državne uprave, naročito pojedine carine, ali, nažalost, to je daleko od masovne i uniformne primjene na čitavom području EU, a pogotovo izvan EU, na području primjene CMR.

Iduća primjedba Njemačke ticala se uvođenja e-TL i prava na raspolaganje robom u prijevozu (čl. 12. CMR). Prvo što valja istaći jest činjenica da TL u cestovnom prijevozu nije negocijabilna isprava i nema samostalnu pravnu sudbinu, već prati robu u prijevozu. Moguće je samo, temeljem čl. 12. CMR, da pošiljatelj izdaje naredbe prijevozniku tijekom izvršenja prijevoza vezano uz obustavu prijevoza, promjenu mjesta isporuke ili promjena osobe primatelja u odnosu na onog naznačenog u TL, koje pravo prestaje predajom drugog primjerka TL ovlaštenom primatelju – pri čemu se javlja problem kako “predati drugi primjerak” ako je izdan e-TL? Upravo prelazak na e-komunikaciju prijevoznika i njegovih komitenata, kao i uporabu tehnologije koja to prati, olakšat će razmjenu ovakvih podataka u realnom vremenu i učiniti ih sigurnijima nego dosad. U stvari, samo uporaba e-TL omogućava trenutni i siguran protok uputa i njihovo unošenje u sve “primjerke” TL, pa će time i mogućnost razlikovanja podataka u različitim primjercima TL biti onemogućena.³⁸ Uz primjedbe Njemačke vezane uz čl. 34–35 CMR (uzastopni prijevoz) istaknuto je da u dotadašnjih 48 godina primjene CMR konvencije nije zabilježen niti jedan jedini slučaj “uzastopnog prijevoznika” u smislu čl. 34. CMR, čime ovo pitanje nema nikakvog praktičnog značaja.³⁹

Vezano pak uz primjedbe Francuske, prof. Putzeys se u UNIDROIT odgovoru jasno zalaže za što kraći tekst EDI-CMR protokola, a protivi se pristupu koji – u težnji da bude iscrpan – tekst novih odredaba EDI-CMR protokola “reže” i “lijepi” iz drugih postojećih međunarodnih konvencija koje su uredile pitanje elektroničkih transportnih dokumenata.⁴⁰ Također, upozorava na hitnost donošenja novog EDI-CMR protokola, s obzirom da se počinju realizirati privatne

³⁷ UNIDROIT odgovor, *ibid.*, str. 5.

³⁸ To je moguće uporabom IT sigurnosnih sustava koji prate ovakvu razmjenu podataka, kako je navedeno *supra* i moraju biti u primjeni kod svih strana ugovora o prijevozu koji koriste e-TL. UNIDROIT odgovor, *ibid.*, str. 6. i 9.

³⁹ *Ibid.*, str. 6–7.

⁴⁰ V. *Supra* bilj. 22–24.

inicijative korištenja e-TL, bez pravnih smjernica i utemeljenja, što može dovesti do pravne anarhije među stranama ugovora o prijevozu⁴¹ i, s vremenom, dezunifikacije daljnjeg razvoja imovinsko-pravnih odnosa iz ugovora o prijevozu robe cestom u odnosu na koji je dosad postignut visoki stupanj usklađenosti prava unutar CMR sustava.

Primjedbe Njemačke shvaćene su vrlo ozbiljno, stoga je Radna skupina za cestovni prijevoz UNECE zatražila od Njemačke konkretne prijedloge za izmjenu CMR, što je Njemačka i učinila, dostavivši 15. kolovoza 2003. g. svoj nacrt EDI-CMR protokola (dalje: Njemački nacrt).⁴² Njemački je nacrt vrlo zanimljiv, s obzirom da se njime izuzetno precizno uređuju tehnička (IT) pitanja vezana uz EDI, poput razmjene i izmjene podataka u e-TL, tehnološke usklađenosti ugovornih strana i prijevoznika kod e-TL itd., koja su mnogima još i danas glavni razlog skepse i nejasnoća pri pravnom uređenju ovog pitanja. Ipak, ovakav pristup znači derogiranje nekih odredaba “stare” CMR⁴³, što bi značilo potrebu njezine revizije, tj. “puni” revizijski postupak, kako je objašnjeno *supra*. Nakon dodatnih konzultacija, IRU⁴⁴ i 13 država stranaka CMR izjasnili su se za nastavak postupka s UNIDROIT prijedlogom, dok su samo 3 države podržale Njemački nacrt.⁴⁵ Temeljem svega navedenog, na 28. zasjedanju Radne skupine za cestovni prijevoz UNECE 2005. g. zatraženo je od UNIDROIT da sastavi novu, revidiranu i širu verziju početnog nacrta EDI-CMR protokola, uzimajući u obzir sve dotadašnje primjedbe država stranaka CMR (ali bez značajnih odstupanja u meritumu), koji posao je povjeren dvojici eminentnih stručnjaka: prof. Putzeysu (UNIDROIT) i prof. Estrelli Farii (UNCITRAL). Nova, revidirana verzija teksta kako su ju pripremili imenovani revizori, podnesena je stručnoj javnosti sredinom 2006. g.⁴⁶ Ovaj je tekst u odnosu na ranije nadopunjen detaljnijim odredba-

⁴¹ UNIDROIT odgovor, op.cit. 31., str. 9.

⁴² <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2003/sc1/TRANS-SC1-2003-01e.pdf> (22.2.2016.)

⁴³ Čl. 4. st. 1. Njemački nacrt, ibid.

⁴⁴ IRU se u svojem priopćenju UNECE Radnoj grupi za cestovni prijevoz izjasnio protiv Njemačkog nacrta zbog toga što bi puni postupak revizije zahtijevao 12 ratifikacija država stranaka CMR, te podržao stav da valja nastaviti s protokolom koji zahtijeva jednostavniji postupak. UNECE SC.1 dokument TRANS/SC.1/2003/1/Add.1 from 7 August 2003, str. 2.

⁴⁵ Cjeloviti dokument s odgovorima 16 država stranaka koji od dva postojeća nacrta EDI-CMR protokola preferiraju v. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2004/sc1/TRANS-SC1-2004-03e.pdf> (14.7.2014.). Zanimljivo je napomenuti da je ovo prvi dokument u formalnoj komunikaciji UNECE i država stranaka CMR o ovom pitanju na koji je Hrvatska odgovorila putem resornog ministarstva.

⁴⁶ <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2005/sc1/ECE-TRANS-SC1-2005-01r1e.pdf> (14.2.2016.)

ma meritornog, a tijekom kasnijeg postupka i postupovnog karaktera (završne odredbe). U svojem konačnom obliku, završni tekst EDI-CMR usvojen je na 70. zasjedanju Odbora za kopneni promet UNECE održanog u Ženevi 2008. g.⁴⁷ Na konferenciji su predstavnici 8 država potpisali završni dokument⁴⁸, dok su u narednim godinama uslijedile ratifikacije 9 država⁴⁹, među kojima (zasad) samo 4 originalne potpisnice. Nakon pet ratifikacija, EDI-CMR Protokol stupio je na snagu 5. lipnja 2011.⁵⁰, no među njegovim strankama još uvijek (nažalost) nema Hrvatske.

4. NAJVAŽNIJE NOVOSTI EDI-CMR PROTOKOLA

Polazeći od odredbe čl. 4. CMR prema kojem je TL samo dokaz o sklopljenom ugovoru o prijevozu robe⁵¹, svrha EDI-CMR Protokola jest funkcionalno izjednačiti e-TL s onim papirnatim, kako bi se dala pravna sigurnost i smjer korištenja nove tehnologije u praksi. Meritorne odredbe o novom načinu uređenja e-TL u cestovnom prijevozu uređene su čl. 1.–6. EDI-CMR Protokola. U nastavku teksta ćemo u kratkim crtama izložiti najvažnije novine koje nam donosi EDI-CMR Protokol, a sam tekst Protokola u engleskom originalu i hrvatskom prijevodu donosimo u rubrici “Dokumentacija” na str. 92–107 ovoga časopisa.

4.1. Definicije (čl. 1.)

Definicija e-komunikacije u čl. 1. vrlo je široka i prelazi okvire potrebne samo za izdavanje e-TL. Kriterij mogućnosti naknadnog pristupa informaciji sadržanoj u e-TL većinom je preuzet iz čl. 9. st. 2. UNCITRAL Model zakona o elektronskoj trgovini, ali i iz npr. nacionalnog zakonodavstva Belgije, koje se temelji na Direktivi o elektroničkom potpisu. U definiciji e-TL navedeno je da e-TL može sadržavati podatke koji su uneseni istovremeno s izdavanjem e-TL ili naknadno, i koji se logički mogu povezati s e-komunikacijom. Ovakva je definicija važna s obzirom da se TL može sastojati od više dokumenata, pa je ostavljena mogućnost da i e-TL bude pohranjen u više e-zapisa. Što se pak tiče definicije e-potpisa, ona se temelji na čl. 2. st. 2. Direktive o elektroničkom potpisu, a njegove osnov-

⁴⁷ http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_27_olirt_e-cmr.html (15.2.2016.)

⁴⁸ To su bili predstavnici Belgije, Finske, Latvije, Litve, Nizozemske, Norveške, Švedske i Švicarske. Ibid.

⁴⁹ Bugarska, Češka, Danska, Latvija, Litva, Nizozemska, Slovačka, Španjolska, Švicarska. Ibid.

⁵⁰ U skladu s odredbom čl. 8. st. 1. EDI-CMR Protokola.

⁵¹ Tako i Kumpan – Marin, op.cit. 2, str. 60 i 76.

ne funkcije su da jamči a) autentičnost, tj. nedvojbenu identifikaciju potpisnika, b) integritet, tj. mogućnost uvida u izmjene izvornih podataka i c) nepovratnost, tj. onemogućavanje naknadnog povlačenja ili poricanja potpisa. Da bi potpis mogao ispuniti navedene funkcije, jasno je da treba biti povezan s potpisnikom i pod njegovom isključivom kontrolom.

4.2. Doseg i učinak e-TL-a (čl. 2.)

U čl. 2. st. 1. omogućava se funkcionalna jednakost e-komunikacije i u odnosu na druge oblike komunikacije među stranama ugovora o prijevozu, pored e-TL, kao što su npr. različiti zahtjevi na naknadu štete upućeni prijevozniku, kao i upute prijevozniku, te druge izjave, nalozi, rezerve ili druga komunikacija vezana uz izvršenje ugovora o prijevozu.⁵² Vezano uz takve oblike komunikacije EDI-CMR Protokol ne razrađuje dodatne uvjete za njihovo izdavanje u e-obliku kao što to čini u odnosu na e-TL, što je i logično s obzirom da ti dokumenti nemaju istu funkciju ni značenje u prometu. Ipak, smatramo da bi i u odnosu na takvu komunikaciju trebalo primijeniti odredbe čl. 4. EDI-CMR Protokola, kojim se jamči integritet podataka, ali ne bi trebalo zahtijevati posebne uvjete za njihovo izdavanje (npr. sporazum strana i potpis), jer bi to značilo da se za e-komunikaciju traže stroži uvjeti od onih koji se zahtijevaju od onih u papirnatom obliku. Vezano uz odredbu čl. 2. st. 2. kojom je izjednačena dokazna snaga e-TL i papirnato TL, valja dodati da se sva pitanja vezana uz dokaznu snagu ovih dokumenata prosuđuju prema mjerodavnom nacionalnom pravu.

4.3. Vjerodostojnost e-TL (čl. 3.)

Jedno od svakako ključnih pitanja u pravnom uređenju e-TL jest povjerenje stranaka u njegovu vjerodostojnost. To pitanje zapravo znači povjerenje u vezu između e-potpisa i potpisnika, tj. vjerodostojnost e-potpisa u e-TL. U čl. 3. st. 1. oborivo se presumira da je potpis vjerodostojan ukoliko su zadovoljene tri pretpostavke: da je potpis povezan isključivo s potpisnikom, da je preko njega moguće identificirati potpisnika, da je način izdavanja potpisa pod potpisnikovom isključivom kontrolom i da je potpis vezan uz podatke na koje se odnosi tako da je naknadne izmjene podataka moguće utvrditi. Na koji će se način osigurati ispunjenje ovih uvjeta prosuđuje se prema pravilima nacionalnog prava; time se EDI-CMR ne bavi detaljnije. Ipak, u slučaju država članica EU, valja imati na umu da su nacionalna zakonodavstva usklađena s Direktivom o elektronič-

⁵² V. npr. čl. 20. st. 2. CMR, čl. 27. s t. 1. CMR, čl. 30. CMR, čl. 32. CMR.

kom potpisu, stoga će i drugi načini utvrđivanja vjerodostojnosti e-potpisa o kojima govori čl. 3. st. 2. biti prihvatljivi.⁵³ Općenito, čl. 3. predstavlja ekvivalent čl. 5. CMR, izjednačavajući e-potpis s otiskom ili pečatom poznatim za papirnatu inačicu e-TL. Prema čl. 3. st. 3. sve ovlaštene strane, pri čemu se misli na strane ugovora o prijevozu, moraju moći pristupiti podacima sadržanim u e-TL. Ovim se stavkom ni na koji način ne uređuju prava i mogućnosti pristupa ovim podacima od strane tijela javne vlasti, poput carine i policije, koja pitanja su uređena drugim pravilima javnopravnog karaktera.

4.4. Vjerodostojnost podataka u e-TL (čl. 4.)

Dok se čl. 3. bavi vjerodostojnošću e-potpisa u e-TL, čl. 4. bavi se vjerodostojnošću ostalih podataka sadržanih u e-TL, tj. dokumenta u cjelini. Naime, i TL u papirnatom i u e-obliku prijeti opasnost od nezakonitih izmjena. Stoga se u čl. 4. prvo potvrđuje da e-TL mora sadržavati iste podatke kao i onaj u papirnatom obliku⁵⁴, te da postupak izdavanja e-TL mora garantirati cjelovitost podataka od prvog izdavanja nadalje, pri čemu su promjene uzrokovane “normalnom komunikacijom, pohranom i prikazom” dozvoljene. U takve se promjene ubrajaju tehnički podaci koji se generiraju prilikom pristupa dokumentu, ali ne i ona komunikacija među stranama koja utječe na izmjenu podataka u e-TL navedenih u čl. 6. CMR. Naravno, omogućavaju se naknadne izmjene podataka u e-TL koje dozvoljava CMR, poput raspolaganja pošiljkom od strane pošiljatelja i naknadnih uputa prijevozniku u skladu s čl. 12. CMR. U takvim i sličnim slučajevima potrebno je da su svi podaci u e-TL cjeloviti, tj. da se vide originalni podaci i sve naknadne izmjene, bez mogućnosti brisanja pojedinih podataka.

4.5. Postupak izdavanja e-TL (čl. 5.)

Unošenje podataka tijekom prijevoza u dokument koji je neprenosiv i prati robu mnogo je lakše učiniti ako je isti izdan u e-obliku, potrebno je samo da svi ovlaštenici imaju pristup e-TL i koriste istu tehnologiju. To je, zapravo, ključni zahtjev i pretpostavka korištenja prednosti koje donosi EDI-CMR Protokol: izjednačavanje tehnoloških uvjeta i platforme koju koriste ugovorne strane. Bez toga, prednosti koje nudi EDI-CMR Protokol ne postoje, no ako je taj uvjet ispunjen, koristi – u vidu brzine, efikasnosti i pravne sigurnosti svih uključenih dionika – su velike. Prema *Martius-u*, potrebno je da se strane ugovora o prijevozu prethodno

⁵³ Martius, Henri P.A.J., op.cit. 30, str. 304.

⁵⁴ U skladu s čl. 6. CMR.

izričito sporazumiju o uporabi e-TL u ugovoru o prijevozu koji prethodi izdavanju e-TL, bez čega nije moguće njegovo izdavanje.⁵⁵ Također, strane se moraju dogovoriti i o svim tehničkim aspektima izdavanja, naknadnih izmjena i predaje e-TL ovlašteniku,⁵⁶ jer jedino pod tim uvjetima e-TL može u praksi u cijelosti zamijeniti papirnatu dokument. Ovaj autor, tako, navodi da "... iako će vjerojatno [u TL] biti unesene standardizirane odredbe o sporazumu strana, važno je utvrditi kako sporazum o uporabi elektroničkog teretnog lista, kao i onaj o postupcima i njihovoj primjeni, ne može biti prešutan, već mora biti učinjen izriječkom u tekstu ugovora o prijevozu koji prethodi teretnom listu, na kojeg se teretni list odnosi i mora biti lako provjerljiv"⁵⁷. Ukoliko dogovor o svim predviđenim detaljima nije postignut, moguće je jedino izdavanje TL u papirnatom obliku. Međutim, uzimajući u obzir hrvatsku poslovnu praksu, valja imati na umu da je ugovor o prijevozu robe cestom konsenzualan, te da je obično jedini dokument vezan uz ugovor upravo prijevozna isprava, tj. TL, koji služi kao dokaz o sklopljenom ugovoru i njegovim uvjetima. Nažalost, ugovorne strane, a napose prijevoznici, nisu još uvijek skloni ispunjavati čak niti TL sa svim predviđenim detaljima i podacima (npr. o stanju robe, vidljivim nedostacima, posebnim uputama pošiljatelja, rezervama itd.), što kasnije značajno otežava dokazni postupak i korištenje prava (npr. u slučaju posebnih opasnosti iz čl. 17. st. 4.). Nije, stoga, za očekivati korjenitu promjenu poslovne prakse i sklapanje pisanih ugovora o prijevozu kako bi se, između ostalog, omogućilo naknadno izdavanje e-TL. Smatramo da će strane koje svojim poslovnim odnosom dosegnu razinu koja omogućuje prelazak na e-TL kao prijevoznu dokumentaciju to učiniti postizanjem dogovora o svim tehničkim pretpostavkama za korištenje e-TL i uvođenjem potrebne tehnologije u poslovanje, što će naknadno biti potvrđeno i oživotvoreno izdavanjem e-TL za konkretne prijevoze.⁵⁸ Smatramo da će tehnološka zahtjevnost ovakvog načina poslovanja prisiliti sve uključene na visoku razinu međusobne komunikacije i suradnje, no inzistiranje na pisanoj formi za izdavanje e-TL unutar konsenzualnog pravnog posla nije oportuno rješenje.

⁵⁵ Ovakvo je rješenje u skladu s čl. 9. st. 2. Rotterdamskih pravila. Tako Martius, op.cit. 30, str. 306–307.

⁵⁶ Uvjeti navedeni u čl. 5. st. 1. toč. a-f EDI-CMR Protokol.

⁵⁷ Martius, op.cit 30, str. 307.

⁵⁸ Pod ugovornim stranama, osim pošiljatelja i prijevoznika, valja smatrati i inicijalno imenovanog primatelja, naknadno imenovanog primatelja po nalogu pošiljatelja i uzastopne prijevoznike. Svi oni moraju imati pristup istoj tehnologiji i tehničkoj platformi za uporabu e-TL, ako je isti izdan, kako bi ova tehnologija mogla zaživjeti u praksi. Jasno je, stoga, kako će se e-TL moći koristiti samo među stranama koje imaju već razvijenu i stabilnu poslovnu praksu.

4.6. Prateći dokumenti (čl. 6.)

Čl. 6. EDI-CMR obrađuje vrlo važno pitanje izdavanja potvrde o primitku robe na prijevoz⁵⁹, kao i izdavanja prateće prijevozne dokumentacije uz e-TL.⁶⁰ U slučaju da pošiljatelj to zahtijeva, prijevoznik je dužan predati mu potvrdu o primitku robe na prijevoz, pri čemu izraz “predati” sugerira izdavanje potvrde u papirnatom obliku. Funkcija potvrde, uz izdavanje e-TL, jest mogućnost identificiranja pošiljke i pristupa e-TL koji prati ovakav prijevoz. Što se pak tiče izdavanja pratećih dokumenata predviđenih u čl. 6. st. 2. toč. g. i čl. 11. CMR, njihovo je izdavanje moguće u e-obliku ukoliko su isti izvorno izdani u tom obliku i ukoliko su se strane sporazumjele o načinu uspostave veze između e-pratećih dokumenata i e-TL koji će jamčiti njihovu vjerodostojnost.⁶¹ Korištenje e-dokumentacije moguće je jedino ako je nacionalnim pravom svih država kroz koje teret prolazi omogućeno njezino korištenje od strane tijela javne vlasti. Ukoliko to, pak, nije moguće, nužno je izdati prateću dokumentaciju u papirnatom obliku kako bi se izbjegli problemi za prijevoznika i omogućilo nesmetano odvijanje prometa, no uz nju je i dalje moguće izdavanje e-TL. Važno je istaći da se provođenjem projekta e-Carina⁶² u Hrvatskoj ubrzano radi na normativnom uređenju (između ostalog i) korištenja e-dokumentacije u cestovnom prometu robe, što će svakako stvoriti nužan temelj i za postupan prelazak na veće korištenje e-TL u praksi. Naime, kako smo već istakli *supra*, EDI-CMR Protokol uređuje privatno-pravna pitanja vezana uz ugovor o prijevozu i izdavanje teretnog lista kao dokaza o sklopljenom ugovoru o prijevozu, ali ne može nametati obveze tijelima javne vlasti vezane uz izvršenje ugovora o prijevozu, poput omogućavanja ravnopravnog korištenja papirnate i e-dokumentacije u prijevozu u odnosima s npr. carinom i policijom. Za razliku od ugovora o prijevozu robe čije je normiranje u nadležnosti država članica, javnopravna pitanja u velikoj su mjeri harmonizirana unutar EU i uređena pravnom stečevinom EU. Od velike je, stoga, važnosti da se u Hrvatskoj u posljednje vrijeme ubrzano radi na donošenju propisa koji

⁵⁹ Čl. 6. st. 1. EDI-CMR Protokol.

⁶⁰ Čl. 6. st. 2. EDI-CMR Protokol.

⁶¹ Prateća dokumentacija u cestovnom prijevozu robe može biti: jedinstvena carinska deklaracija, prijevoznička licencija, TIR Karnet, ECS Karnet, ATA Karnet, polica osiguranja robe u prijevozu, nalog za utovar, veterinarske potvrde, bankovni akreditiv itd.

⁶² Projekt e-Carina dio je projekta stvaranja Središnjeg državnog portala i sustava e-Građani, kojim se želi omogućiti jednostavan pristup informacijama vezanim uz poslovanje tijela državne uprave, na jedinstvenoj platformi, za fizičke i pravne osobe. Samim projektom e-Carina nastoji se postupno ukinuti papirnatu provedbu carinskih procedura i u cijelosti ga zamijeniti e-dokumentima, te time olakšati protok, dostupnost i korištenje informacija u sustavu te pojeftiniti cjelokupnu državnu administraciju, ali i unaprijediti sigurnost na vanjskim granicama EU i olakšati i ubrzati razmjenu roba i usluga unutar i izvan granica. Više v. <https://carina.gov.hr/istaknute-teme/e-carina/2731> (27.2.2016.)

će omogućiti, dapače favorizirati, korištenje e-dokumentacije i u cestovnom prijevozu robe, upravo zbog implementacije navedene pravne stečevine EU.⁶³

Ukoliko tijekom izvršenja prijevoza nastanu problemi zbog korištenja e-TL, moguće je naknadno izdavanje papirnate dokumentacije, no obratan slučaj nije moguć – ukoliko je prijevoz započeo izdavanjem papirnato TL, nije moguće naknadno izdavanje e-TL. To će biti potrebno ukoliko se u izvršenje prijevoznog ugovora uključuje strana (primatelj) koja nije tehnološki usklađena s uvjetima pod kojima je izdan e-TL za predmetni ugovor, što ponovno naglašava da je korištenje e-TL u praksi ovisno o preduvjetu tehnološke usklađenosti svih strana uključenih u izvršenje ugovora o prijevozu robe cestom.

5. ZAKLJUČAK

Prošlo je točno 60 godina od donošenja CMR konvencije, kada – davne 1956. godine – nije bilo moguće predvidjeti izdavanje teretnog lista kao osnovnog prijevoznog dokumenta u bilo kojem obliku osim papirnato. Razvoj tehnologije pola stoljeća kasnije uvjetovao je donošenje EDI-CMR Protokola 2008. godine, koji je stupio na snagu 2011. godine, no od 55 država stranaka CMR 1956. do danas je novi EDI-CMR Protokol ratificiralo tek 9 država, među kojima zasad nema Hrvatske. Ipak, i taj broj ratifikacija bio je dovoljan da EDI-CMR Protokol 2011. g. stupi na snagu. I dalje se čeka masovnije prihvaćanje ovog novog i važnog instrumenta u međunarodnom cestovnom prijevozu robe, što bi omogućilo unifikaciju ovog pitanja na širem području primjene sustava CMR. EDI-CMR Protokol nipošto ne uvodi imperativ izdavanja e-TL, već samo uređuje određena pravna pitanja u slučaju da se ugovorne strane samostalno odluče za njegovo izdavanje, čime se čuva princip funkcionalne jednakosti formi u kojima je moguće izdavanje TL. Važnost EDI-CMR Protokola leži u unifikaciji ovog pravnog pitanja na čitavom području primjene CMR, kako bi se izbjegle privatne inicijative i s tim povezane moguće divergencije u praksi koja želi uvesti nove tehnološke

⁶³ Prema čl. 2. Pravilnika o popunjavanju jedinstvene carinske deklaracije (NN 77/13) ista se podnosi elektroničkom obradom podataka, a tek iznimno u papirnatom obliku na temelju prethodnog odobrenja nadležnog carinskog ureda, ukoliko nije moguće izdavanje u e-obliku. U čl. 3. Zakona o provedbi carinskih propisa Europske unije (NN 54/13) predviđeno je da "...elektronička razmjena podataka s Carinskom upravom i izvješćivanje obavlja se ako to dopuštaju tehničke mogućnosti i ako uporabu takvih sredstava odobri Carinska uprava." Praktično, e-poslovanje carine se postupno omogućava kroz provedbu projekta e-Carina. Navedeni Zakon trenutno je u fazi noveliranja. Novi Nacrt prijedloga Zakona o provedbi carinskog zakonodavstva Europske unije od 18.2.2016. u fazi je javne rasprave i dostupan je na <https://carina.gov.hr/pristup-informacijama/propisi-i-sporazumi/propisi-u-procesu-donosjenja/propisi-na-javnoj-raspravi/zakon-o-provedbi-carinskog-zakonodavstva-europske-unije/3590> (27.2.2016.)

logije u svoje poslovanje, pogotovo između većih poslovnih subjekata koji stoje u stabilnom poslovnom odnosu vezanom uz prijevoz većih količina robe. Kako smo pokazali, izdavanje e-TL moguće je samo ako sve strane ugovora o prijevozu koriste istu tehnologiju i postigle su sporazum o izdavanju e-TL, njegovom prenošenju i izmjenama, kao i vjerodostojnosti e-potpisa i svih podataka u e-TL. Ukoliko se tijekom izvršenja ugovora uključi novi sudionik koji ne koristi tehnologiju potrebnu za korištenje e-TL izdanog u konkretnom slučaju, moguće je naknadno izdavanje papirnate inačice, no obratno (prelazak s inicijalno izdanog papirnato TL na e-TL nakon započetog izvršenja ugovora o prijevozu) nije moguće. Međutim, za harmonično funkcioniranje ovakvog sustava poželjno je i da državne službe uključene u cestovni prijevoz robe, poput carine i policije, također budu spremne prihvatiti e-dokumentaciju. Čini se da će harmonizacija hrvatskog zakonodavstva s pravnom stečevinom EU i uvođenje sustava e-Carina u ovom dijelu otkloniti sve prepreke i primjedbe korištenju e-TL u tom smislu, pa se niti to ne može uzeti kao razlog protiv ratifikacije EDI-CMR Protokola.

S obzirom na dosadašnji skroman odaziv država ratifikaciji EDI-CMR Protokola, nije sasvim jasno zbog čega države oklijevaju s pristupanjem, osim možda tromosti i neažurnosti državne administracije u praćenju stručnih događanja u ovom području. Ovo je posebno istaknuto kao problem i u Hrvatskoj, u kojoj su prijevoznici izloženi nesrazmjerno višim iznosima ograničenja odgovornosti od onih koji vrijede na (gotovo) čitavom području primjene CMR zbog neratificiranja SDR-CMR Protokola iz (čak) 1978. godine, što direktno utječe na njihovu konkurentnost na jedinstvenom tržištu EU, a u slučaju većih šteta ponekad dovodi i do stečaja. Resorno Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture dosada se oglasilo na brojne i glasne stručne i znanstvene inicijative o potrebi hitne ratifikacije ovog Protokola, koji je značajno prethodio novom EDI-CMR Protokolu.⁶⁴ Ipak, smatramo da je situacija vezana uz ratifikaciju SDR-CMR Protokola 1978. g. toliko uzavrela da se mora očekivati njegova skora ratifikacija. Upravo taj trenutak može biti iskorišten i za ratifikaciju novog EDI-CMR Protokola, s obzirom da doista ne postoje nikakvi meritorni razlozi protiv toga. Njegovom ratifikacijom bi domaća industrija cestovnog prijevoznništva dobila instrument koji bi joj omogućio siguran pravni okvir za prelazak na tehnološki novu razinu poslovanja, što bi svakako bio početak jednog novog doba u normativnom uređenju ovog područja – onog u kojem Hrvatska ne bi kaskala za svijetom, već bi meritorno nametala nove trendove.

⁶⁴ Det. O potrebi ratifikacije SDR-CMR Protokola v. Radionov, Nikoleta: *Odgovornost cestovnog prijevoznika za robu i poslovi osiguranja*, *Osiguranje*, br. 1/2009, str. 34–44.

Summary:

EDI-CMR PROTOCOL 2008 – A STEP IN THE RIGHT DIRECTION

The EDI-CMR Protocol of 2008 entered into force in 2011. So far 9 states have become parties to it, Croatia not being among them. Compared to 55 states parties to the original document, the CMR Convention of 1956, this is certainly a modest number. The reason for such reluctance in accepting this new and modern international instrument is certainly not to be found in its content. The EDI-CMR Protocol of 2008 relies on two major principles: technological neutrality that ascertains that legal rules apply equally, notwithstanding the technology used; and functional equality, whereby transport documents issued on paper and in the electronic mode have the same legal treatment. The EDI-CMR Protocol of 2008 does not impose any obligation with respect to the use of electronic consignment note. Quite to the contrary, it only gives the basic legal framework for the use of such a document, in case parties to the contract of carriage wish to use such technology, avoiding therefore the possibilities of divergent legal regimes and solutions in different countries. The basic practical prerequisite for the use of the electronic consignment note is the same technological platform used by the parties to the contract of carriage of goods, which is basically reserved for large companies with steady business relationship. Countries ratifying the EDI-CMR Protocol of 2008 will, therefore, not impose any new obligation on their road freight carriers; they will only give a new incentive and legal certainty to the best among them that are able to compete more safely on a new level of e-commerce and e-transport either within the single market, or internationally. It is hence largely advisable for Croatia to ratify this new and modern instrument in the field of international road transport law.

Keywords: *CMR Convention; EDI-CMR Protocol; electronic signature; electronic consignment note; contract of carriage of goods by road.*