

## ELEKTRONIČKA BRODSKA TERETNICA ZA 21. STOLJEĆE ELECTRONIC BILL OF LADING FOR THE 21<sup>st</sup> CENTURY

UDK 656.61:347.792

Izvorni znanstveni članak

Original scientific paper

### Sažetak

Više od sedam stoljeća u svjetskom morskom brodarstvu uspješno se rabi brodska teretnica. Na odnose broдача i korisnika prijevoza više od sedam desetljeća primjenjuju se međunarodna pravna pravila: Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici (tzv. Haška, Briselska i Visbyjska pravila). Značajne odredbe o brodskoj teretnici sadrži i Konvencija UN o prijevozu robe morem iz 1978. godine ("Hamburška pravila"). Prema vrijedećim pravnim normama tradicionalna brodska teretnica ima tri vrlo značajne funkcije: to je dokument kojim se dokazuje da je sklopljen ugovor o prijevozu stvari, to je dokument kojim se dokazuje isporuka (ukrcaj) stvari na brod (ili na palubu broda) i to je vrijednosni papir na osnovi kojega se prenosi pravo na stvari s jedne na drugu osobu (indosamentom).

Suvremene informacijske tehnologije su u posljednja dva desetljeća omogućile elektroničku razmjenu podataka (EDI, EDIFACT, SWIFT ...). Međunarodna trgovinska komora (ICC), UNCITRAL i druge međunarodne organizacije i institucije pokušavaju ponuditi pravni okvir za legalnu, regularnu i sigurnu elektroničku međunarodnu trgovinu. U konstelaciji takvih nastojanja pojavila se potreba zamjene tradicionalne papirnate brodske teretnice novom elektroničkom teretnicom, koja bi trebala zadržati sve bitne tradicionalne funkcije takvoga dokumenta. Implementacija elektroničke brodske teretnice u međunarodnom pomorskom prometu

(tj. morskom brodarstvu) implicirala je brojne pravne, tehničko-informatičke i ekonomske teorijske i praktične probleme.

U ovoj se raspravi elaboriraju važnije značajke tradicionalne i elektroničke teretnice i brodske teretnoga lista, aktualni problemi implementacije elektroničke teretnice te prijedlozi aktivnosti za uspješnu primjenu i afirmaciju brodske elektroničke teretnice u 21. stoljeću. Rezultatima znanstvenoga istraživanja dokazuje se hipoteza: u 21. stoljeću (brodska) elektronička teretnica će zamijeniti tradicionalnu papirnatu teretnicu u svjetskome morskome brodarstvu, ali i u međunarodnom multimodalnom transportu.

Ključne riječi: papirnata brodska teretnica, elektronička brodska teretnica, brodski teretni list, problemi i rješenja implementacije elektroničke teretnice.

### Summary

Bill of lading has been used very efficiently in the world sea trade for more than seven centuries. International law rules have been applied in relationship between the owner and carrier for more than seven decades - International Convention for the Unification of certain rules relating to Bill of lading (Hague-Brussels Visby rules). United Nations Convention of the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg rules) has some important provisions about bill of lading. According to the existing law rules the traditional bill of lading has three very important functions. that is a document and evidence of a contract of carriage of goods, proof of delivery of the goods on board the vessel or deck, and a document - bill of loading endorsement.

\*Prof. dr. sci. Ratko Zelenika, profesor Ekonomskog fakulteta Rijeka, Sveučilište u Rijeci

\*\*Prof. dr. sci. Livij Jakomin, profesor Fakultete za pomorstvo in promet Portorož, Univerza v Ljubljani

\*\*\*Prof. dr. sci. Anton Ogorelc, profesor Ekonomsko-poslovne fakultete Maribor, Univerza v Mariboru

*During the last two decades modern information technology has enabled electronic distribution of information (EDI, Edifact, Swift...). International chamber of commerce (ICC), Uncitral and other international organizations and institutions are trying to offer the law basis to achieve legal, regular and safe electronic international trade. For this purpose it was necessary to replace a traditional paper bills of lading by a new electronic bill of lading which should contain all essential traditional functions of the document. Implementation of electronic bill of lading in the international sea transport (maritime shipping) implies many law, technical - information, economic-theoretical and practical problems.*

*This paper analyses some important facts of traditional and electronic bill of lading and ship cargo paper, actual problems of implementation of electronic bill of lading. It also suggests the activities for efficient application and affirmation of ship electronic bill of lading in the 21<sup>st</sup> century. The results of the research prove the hypothesis. traditional paper bill of lading will be replaced by (ship) electronic bill of loading in the world maritime shipping and in the international multimodal transport as well.*

*Key word: paper bill of lading, electronic bill of lading, ship cargo paper, problems and solutions relating to implementation of electronic bill of lading.*

## 1. Uvod

### Introduction

Tradicionalna papirnata brodska teretnica više se stoljeća uspješno rabi u svjetskome morskom brodarstvu. Afirmirala je tri svoje značajne funkcije: dokazuje da je sklopljen ugovor o prijevozu stvari, dokazuje isporuku (ukrcaj) stvari na brod i ima funkciju vrijednosnog papira.

Suvremeni trgovački brodovi, suvremene tehnologije transporta, moderna prometna infrastruktura i prometna suprastruktura, učinkoviti logistički opskrbeni lanci, učinkoviti modeli fizičke distribucije (...) bitno su ubrzali tokove i protoke roba i povećali obrtaj prijevoznih kapaciteta. Proizvodnja prometnih usluga bitno se racionalizirala. U takvoj konstelaciji odnosa tradicionalna brodska teretnica počela je gubiti svoju primarnu poziciju u odnosu na druge "mlađe" transportne dokumente, posebice elektroničku dokumentaciju, brodski teretni list i elektroničku teretnicu.

Nove informacijske tehnologije u posljednja su dva desetljeća omogućile učinkovitu elektroničku razmjenu podataka, poruka i dokumenata (EDI, EDIFACT, SWIFT...). Brojne međunarodne organizacije, savezi, udruženja (ICC, UNCITRAL, UNCTAD, OECD, FIATA, BIMCO, IMO, CMI, ISO, FONASBA ...) pokušavaju pronaći i ponuditi pravni okvir i praktična rješenja za legalno, pravno uređeno, sigurno i uspješno elektroničko poslovanje. Pri tome

nalaze na brojne pravne, tehničko-informatičke i ekonomske probleme i poteškoće.

Imajući na umu takvu problematiku postavljen je predmet istraživanja: istražiti i utvrditi teorijske i praktične značajke tradicionalne brodske teretnice, elektroničke teretnice, brodske teretnoga lista, analizirati aktualne probleme implementacije elektroničke brodske teretnice te predložiti aktivnosti za uspješnu primjenu i afirmaciju brodske elektroničke teretnice.

Problematika, problem i predmet istraživanja determinirali su radnu hipotezu: u 21. stoljeću brodska elektronička teretnica će zamijeniti tradicionalnu papirnatu teretnicu u svjetskom pomorskom prometu.

Kako bi se ostvario predmet istraživanja i dokazala postavljena hipoteza, bilo je potrebno rezultate istraživanja sustavno prezentirati u šest međusobno povezanih dijelova: nakon uvoda navedene su važnije teorijske značajke o brodskoj teretnici (u drugome dijelu); zatim su analizirana važnija obilježja tradicionalne teretnice, elektroničke teretnice i brodske teretnoga lista (u trećemu dijelu); onda slijedi razmatranje aktualnih problema implementacije elektroničke brodske teretnice (u četvrtome dijelu); nakon toga predlažu se konkretne aktivnosti za uspješnu primjenu i afirmaciju brodske elektroničke teretnice (u petome dijelu); a sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazana postavljena hipoteza dana je u posljednjem dijelu, u zaključku.

## 2. Teorijske odrednice o brodskoj teretnici

### Theoretic facts about bill of lading

Teretnica (eng. bill of lading, franc. connaissance, njem. Konnossement, rus. koHocameHm, španj. conocimiento, tal. polizza de carico) ima tri vrlo značajne funkcije: to je dokument kojim se dokazuje da je sklopljen ugovor o prijevozu stvari, to je dokument kojim se dokazuje isporuka (ukrcaj) stvari na brod (ili na palubu broda) i to je vrijednosni papir na osnovi kojega se prenosi pravo na stvari s jedne na drugu osobu (indosamentom).

Više stoljeća teretnica je bila dokument isključivo za prijevoz stvari morem, a u posljednjih dvadesetak godina njezina se uporaba proširila na riječnu plovidbu i multimodalne prijevoze.

Brodska teretnica vuče tragove još iz grčkog i rimskoga prava (3. stoljeće). Konkretni se podaci nalaze u statutarnim propisima srednjovjekovnih gradova Sredozemnoga mora. U Dubrovačkom statutu (knj. VII., čl. 67. iz 1272.) spominje se izvod iz brodske knjige (*quaternus*) o opisu tereta "*cum signis*". U statutima Venecije (1255.) i Ancone (1397.) nalaze se odgovarajuće odredbe o brodskoj "teretnici". Jedan od najstarijih oblika teretnice potječe iz Pise (1390.). U statutu Krka (1512.) određuje se (knj. III., čl. 67.) da zapovjednik broda

(patronus) mora "per scripturam cum integritate", tj. u cijelosti uz pismenu ispravu predati krcateljima robu. Opširnije odredbe o teretnici sadržane su u francuskoj Ordonanci iz 1681., odakle su ih preuzeli zakonski tekstovi 19. stoljeća. U sjevernoj Europi prvi tragovi teretnice mogu se pronaći u Visbyskim pravilima, koji su - čini se - bila podlogom švedskome Pomorskom zakonu Karla XI. (1667.), najstarijem zakonskom tekstu koji je donio formalne propise o teretnici.

Razvojem prekomorske trgovine brodska je teretnica poprimila značajnu ulogu robnoga, tradicionalnog vrijednosnog dokumenta, koji predstavljajući robu naznačenu u njemu postaje u modernoj međunarodnoj razmjeni posebno važan instrument (robni dokument) platnog prometa s inozemstvom.

Papirnata brodska teretnica se uspješno rabi više stoljeća u svjetskom morskom brodarstvu. Tijekom svojega životnoga ciklusa taj se prijevozni dokument razvijao i usavršavao. Udruženje za međunarodno pravo (ILA) prvi je put 1921. godine u Haagu donijelo međunarodni pravni akt o uređivanju odnosa između broдача i korisnika prijevoza (tzv. Haška pravila). Dana 25. kolovoza 1924. godine u Bruxellesu potpisana je Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici (tzv. Bruxelleska konvencija).

Međunarodni pomorski odbor (CMI) pripremio je izmjene spomenute Konvencije na Bečkoj (1959.) i Stocholmskoj konferenciji (1963.). Tako je 23. veljače 1968. godine u Bruxellesu potpisan Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici (1924.), poznat pod nazivom Vysbyjska pravila. U 1979. godini izvršena je i druga revizija te Konvencije. Naime, 21. prosinca 1979. u Bruxellesu sastavljen je Protokol o izmjenama spomenute Konvencije (iz 1924.) i Protokola (iz 1968.).

Ubrzani tehničkotehnološki razvoj pomorskoga transporta i izgradnja novoga, pravednijega i ravnopravnijega međunarodnoga ekonomskoga poretka zahtijevali su promjene neravnopravnih odnosa između broдача i korisnika prijevoza, pa je počeo rad na Konvenciji koja bi trebala zamijeniti Haška i Vysbyjska pravila. Plenum UNCITRAL-a (United Nations Commission on International Trade Law - Komisija UN za međunarodno trgovačko pravo, Beč) na svojem IX. zasjedanju 1976. godine prihvatio je nacrt konvencije, a na diplomatskoj Konferenciji Ujedinjenih naroda održanoj u Hamburgu 31. ožujka 1978. godine donesena je i potpisana Konvencija UN o prijevozu robe morem. U posebnoj rezoluciji preporučeno je da se ta Konvencija naziva i Hamburškim pravilima, koja su dobila potreban broj ratifikacija, tako da su stupila na snagu 1. studenoga 1992. godine.

Sve te Konvencije, osim pravnih pravila kojima se uređuju odnosi između broдача i korisnika prijevoza (a to su njihove obveze, prava i odgovornosti), sadrže i pravila o brodskoj teretnici. Pravna pravila

tih Konvencija inkorporirana su u nacionalne pravne akte (pomorske zakonike) većine pomorskih država.

Pravni ekspertni timovi afirmiranih međunarodnih organizacija i institucija, kao što su UNCTAD, UNCITRAL, ICC, FIATA, BIMCO, IMO, CMI, CENSA, ESC (...) desetljećima uspješno rade na uvođenju i afirmaciji i drugih prijevoznih dokumenata sličnih tradicionalnoj brodskoj teretnici. Ovom se prilikom spominje Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine i Pravila UNCTAD/ICC za dokumente o multimodalnom transportu (1991.) Na osnovama tih međunarodnih pravnih akata donesene su i dvije brodske teretnice: FIATA - teretnica multimodalnoga transporta (NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING) (1992.)<sup>1</sup> i MULTIDOC<sup>2</sup> (MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING) (1995.) - teretnica za multimodalni transport.

### 3. Važnije karakteristike tradicionalne brodske teretnice, broskog teretnog lista i elektroničke brodske teretnice

#### *Some important characteristics of traditional bill of lading, ship's cargo list and electronic bill of lading*

Sustavnosti radi koncizno se navode bitne karakteristike: 1) tradicionalne papirnate brodske teretnice, 2) broskog teretnoga lista i 3) elektroničke brodske teretnice.

#### 3.1. Tradicionalna papirnata brodska teretnica

##### *Traditional paper bill of lading*

Prema vrijedećim međunarodnim i nacionalnim pravnim pravilima tradicionalna brodska papirnata teretnica ima tri vrlo značajne funkcije: to je dokument kojim se dokazuje postojanje sklopljenoga ugovora o prijevozu stvari brodom, to je dokument kojim se dokazuje isporuka (ukrcaj) stvari na brod (ili na palubu broda) i to je vrijednosni papir na osnovi kojega se prenosi pravo na stvari s jedne na drugu osobu (indosamentom). Takva teretnica utvrđuje pravni odnos prema primatelju tereta, tj. obvezu

<sup>1</sup> FIATA (Međunarodni savez špediterskih udruženja) osnovana je 31. svibnja 1926. godine u Beču. Izdavanje FBL (1992.) prethodilo je izdavanju FIATA-teretnice za kombinirani transport (1971.) - (FIATA COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING).

<sup>2</sup> BIMCO (The Baltic and International Maritime Conference-Baltička i međunarodna pomorska konvencija: organizacija broдача i agenata) osnovana je 1965. godine sa sjedištem u Kopenhagenu i INSA (Međunarodno udruženje brodovlasnika osnovano 1970. godine sa sjedištem u Gdynji) su 1977. godine zajedničkim naporom izradili prijevoznu ispravu "COMBIDOC". Potrebno je spomenuti da je BIMCO još 1971. godine izdao prijevoznu ispravu "COMBICON BILL".

brodara da teret koji je u teretnici označen bude izručen njezinom zakonitom imatelju. Zakoniti imatelj teretnice nije stranka u prijevoznom ugovoru, ali mu to što ima teretnicu daje pravo da zahtijeva od brodara izručenje tereta i ispunjenje drugih obveza, koje ona sadržava a terete brodara. Postavljanjem zahtijeva na preuzimanje tereta, zakoniti imatelj teretnice postaje stranka iz ugovora o prijevozu.

Originalne tradicionalne papirnate brodske teretnice moraju biti vjerodostojno ručno potpisane. To znači da potpis brodara ili njegova punomoćnika mora biti vlastoručan, nije dopušteno potpisivanje faksimilom ili unaprijed tiskanim slovima. Funkcija potpisa je veoma simbolična, ne samo jer on dokazuje autentičnost ugovornih stranaka ugovora o prijevozu stvari brodom nego dokazuje i namjeru da bude zakonska obveza. To, zapravo, znači da potpisi imaju posebnu pravnu ulogu: identificiranje potpisnika, odnosno osobe koja provodi pravne radnje i dokaz su izjave volje potpisnika da izvrše određene pravne radnje. To je materijalni izraz animus signandi potpisnika.

Najvažnije vrste tradicionalne papirnate brodske teretnice su:<sup>3</sup>

- Teretnica na ime određene osobe, što znači da će prema sadržaju dokumenta ostvarenje prava iz njega pripadati osobi koja je u njoj poimence određena.
- Teretnica po naredbi određene osobe, odnosno samo po naredbi, što znači da će ostvarenje prava pripadati ne samo osobi koja je u dokumentu poimence označena nego i svakoj drugoj osobi koju poimence označena osoba odredi na samom dokumentu (indosamentom).
- Teretnica na došitelja, što znači da se prenosi običnom predajom iz ruke u ruku.
- Teretnica primljena za ukrcaj. Izdaje se prije ukrcaja robe na brod. Tom teretnicom brodar potvrđuje da je teret primio na ukrcaj i da će ga prevesti prvim svojim brodom koji plovi u smjeru odredišta.
- Teretnica - ukrcano na brod. Tom teretnicom brodar potvrđuje da je određeni teret ukrcao, navodeći u njoj ime broda i vrijeme ukrcaja.
- Direktna teretnica. Izdavanjem takve teretnice brodar preuzima obvezu da će izvršiti ili da će osigurati izvršenje cjelokupnoga transportnoga pothvata iz luke ukrcaja do mjesta koje je u teretnici naznačeno kao odredište. Brodar odgovara i za izbor i za rad drugih vozara koje je angažirao u prijevozu robe na pojedinim dionicama puta koje su u odnosu prema krcatelju i primatelju pokrivene direktnom teretnicom.

Osim tradicionalnih papirnatih brodskih teretnica koje se stoljećima uspješno rabe u konvencionalnom pomorskom transportu, više od tri desetljeća u uporabi su teretnice za kombinirani i teretnice za

multimodalni transport, koje imaju sve pravne premise tradicionalnih brodskih teretnica. Ovom se prigodom spominju one najvažnije.<sup>4</sup>

• FIATA - teretnica za multimodalni transport (FBL). Prvu takvu ispravu izdao je FIATA (tj. Međunarodni savez špediterskih udruženja ili skr. FIATA - Federation International des Associations des Transitaires et Associations, France), a radilo se zapravo o FIATA-teretnici za kombinirani transport (eng. FIATA Combined Transport Bill of Lading ili skr. FBL). U uporabi je od 1971. godine, a bila je revidirana 1982., 1984. i 1992. godine. Najnovija varijanta špediterske teretnice ima službeni naziv FIATA - teretnica za multimodalni transport (eng. FIATA Multimodal Transport Bill of Lading ili skr. FBL). U uporabi je od 1992. godine. FIATA ima autorsko pravo na FBL. Izdana je u skladu s Pravilnikom UNCTAD/ICC za međunarodne transportne dokumente. FBL (1992.) sa Standardnim uvjetima je u najvećoj mjeri usklađena s odredbama Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu (1980.). FIATA je izdala i Uputu o uporabi FIATA-teretnice za multimodalni transport iz 1992. godine, koja je integralni dio Licencnog ugovora koji sklapaju Međunarodni savez špediterskih udruženja (FIATA) i nacionalna špediterska udruženja (npr. Udruženje međunarodnih otpremnika Hrvatske). Prema standardnim uvjetima FIATA-teretnice za multimodalni transport (1992.), koji su tiskani na poleđini utržive FBL, proizlaze prava, obveze i odgovornosti ugovornih stranaka: špeditera (u funkciji operatora multimodalnoga transporta - MTO) i predavatelja pošiljke (eng. Consignor). Time FBL implicira određene, ali i specifične pravnoekonomske implikacije za glavne stranke u multimodalnome transportu. Brojna su pitanja regulirana FBL, a od kojih se spominju samo najvažnija: izdavanje FBL, prenosivost FBL i pravo na robu, prijevoz opasne robe i obeštećenje, odgovornost špeditera kao operatora multimodalnoga transporta, ograničenje odgovornosti špeditera kao operatora multimodalnoga transporta, odgovornost osoba u službi špeditera i ostalih osoba, načini i putovi prijevoza, vozarina i troškovi, zajednička (generalna) havarija (...).

• MULTIDOC - teretnica za multimodalni transport. BIMCO (tj. Baltička i međunarodna pomorska konferencija; organizacija brodara i agenata, Kopenhagen, eng. The Baltic and International Maritime Conference, skr. BIMCO) izdao je još 1977. godine prijevoznu ispravu s nazivom "COMBIDOC", kojoj je prethodila slična isprava s nazivom "COMBICONBILL" (iz 1971.). "COMBIDOC" ili "Combined Transport Document" je, zapravo, prijevozna isprava za kombinirani transport, koju su povremeno rabili pomorski brodari, odnosno u njihovo ime i za njihov račun pomorski agenti. Kako "Combidoc" nije zadovoljavao zahtjeve

<sup>3</sup> ZELENKA, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996., p. 98-106.

<sup>4</sup> ZELENKA, R. - ZEKIĆ, Z.: MEGA CARRIERS AND NICHE OPERATORS OF MULTIMODAL TRANSPORT IN THE KALEIDOSCOPE OF COMPATIBILITY AND COMPLMENTS, "Naše more", Pomorski fakultet u Dubrovniku, Dubrovnik, 44, 1997., 5-6, p. 243-254.

Pravilnika UNCTAD/ICC o dokumentima za multimodalni transport, to je BIMCO revidirao taj dokument i 1995. godine izdao novu prijevoznu ispravu s nazivom "MULTIDOC '95" (tj. Multimodal Transport Bill of Lading). To je, zapravo, "Teretnica za multimodalni transport", koja je, kao i klasične "teretnice" (tj. prijevozne isprave u pomorskom prometu), vrijednosni papir, prenosiva je i utržiiva. Na poleđini MULTIDOC-a tiskani su Standardni uvjeti koji se temelje na Pravilima UNCTAD/ICC za isprave o multimodalnom prijevozu (cf. ICC Publication No. 481). Ta isprava (tj. "MULTIDOC '95") ima 25 klauzula, a najvažnije jesu: primjena teretnice, zastara o isporuci pošiljke, sudbenost i primjena prava, odgovornost operatora multimodalnoga transporta, ograničenje odgovornosti poduzetnika (tj. MTO), prijevoz opasne robe, vozarina i troškovi, založno pravo (...). "MULTIDOC '95" je po svojim bitnim karakteristikama vrlo slična prijeznoj ispravi FBL (tj. Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading - 1992.).

- **COMBICONBILL** - teretnica za kombinirani transport. BIMCO je još 1971. godine izdao prvu varijantu "Teretnice za kombinirani transport" (tj. Combined Transport Bill of Lading, skr. "COMBICONBILL"). Više od dvadesetak godina rabila se paralelno s FIATA-teretnicom za kombinirani transport (tj. FIATA Combined Transport Bill of Lading). Godine 1995. godine BIMCO je revidirao tu prijevoznu ispravu i izdao znatno izmijenjenu i dopunjenu utrživu teretnicu za kombinirani transport (tj. Negotiable Combined Transport Bill of Lading, skr. "COMBICONBILL"). Ta je isprava vrijednosni papir, prenosiva je indosamentom i utržiiva je, a prilagođena je zahtjevima suvremenog kombiniranog transporta.

\* \* \*

Značajno je spomenuti i činjenicu o važnosti te tradicionalne papirnate brodske teretnice kao vrijednosnoga papira, a to je da je ona više desetljeća bila dominantan dokument u akreditivnom poslovanju (više od 50%), te da je u posljednjem desetljeću tekućega stoljeća počela gubiti svoju poziciju, tako da se u novije doba najčešće u akreditivnom poslovanju rabe police osiguranja i certifikat ugovorne kontrole, ali i drugi dokumenti.

### 3.2. Brodski teretni list *Sea waybills*

Osim prethodno navedenih brodskih teretnica kao vrijednosnih papira u svjetskom morskom brodarstvu rabe se i neprenosivi (neutrživi) prijevozni dokumenti što su slični onima koji se rabe u drugim prometnim granama, a to su: brodski teretni list (sea waybills), teretni list linijskoga broda (liner waybills), robnooptremni list (freight receipts) ili druge varijante.

Zanimljivo je spomenuti da je BIMCO istodobno s izdavanjem prijevoznoga dokumenta "MULTIDOC '95" izdao sličan dokument s nazivom "MULTIWAYBILL '95". (tj. Multimodal Transport Waybill). To je, zapravo, "Brodski teretni list za multimodalni transport", koji je gotovo identičan MULTIDOC-u, ali nije vrijednosni papir, odnosno nije utrživ i ne može se indosamentom prenositi.

Godine 1995. BIMCO je izdao i drugu sličnu, gotovo identičnu prijevoznu ispravu s nazivom "COMBICONWAYBILL" (tj. Combined Transport Sea Waybill). To je "Pomorski (ili brodski) teretni list za kombinirani transport", koji nije vrijednosni papir, odnosno nije utrživ i ne može se prenositi indosamentom (...).

Prijevozni dokumenti "COMBICONBILL" i "COMBICONWAYBILL" imaju na poleđini tiskane Standardne uvjete s 24 Klauzule (...).<sup>5</sup>

Prema Izvještaju o mjerama za olakšavanje procedure dokumenata pomorskoga transporta Ekonomskoga vijeća za Europu iz 1996. godine, brodski teretni list, kao neprenosivi dokument, na mnogim je preoceanskim rutama potisnuo u drugi plan, odnosno zamijenio je tradicionalnu brodsku teretnicu. Navodi se nekoliko dokaza:<sup>6</sup> Na ruti Europa/Sjeverna Amerika 75-90% se rabe neprenosivi dokumenti, Sjeverna Amerika/Daleki Istok 10-25%, Sjeverna Amerika/Srednji Istok 10-15%, Europa/Australia/Novi Zelend 30-35%, Europa/Južni Afrika 45%, Europa/Indija 20%, inter-europske rute (područje Sjevernoga mora) 90-100%. Iz ovih podataka može se zaključiti da će se i dalje povećavati udio uporabe brodske teretnice u pomorskom transportu, a smanjivati udio tradicionalne brodske teretnice, i to sve do trenutka potpune afirmacije uporabe elektroničke brodske teretnice.

### 3.3. Elektronička brodska teretnica *Electronic bill of lading*

U posljednjih desetak godina u gotovo svakoj publikaciji, svakoj ediciji, svakome poslovnom razgovoru rabe se izreke: elektronička trgovina (e-commerce - EC), elektronička razmjena podataka (Electronic Data Interchange - EDI) i elektroničko poslovanje (e-business). Kako elektroničko poslovanje obuhvaća i elektroničku trgovinu i elektroničku razmjenu podataka, postavlja se pitanje: što je to elektroničko poslovanje? Pojednostavljen odgovor glasi: elektroničko poslovanje je suvremeni oblik organizacije poslovanja gospodarskih i drugih subjekata koji podrazumijeva intenzivnu primjenu informatike, posebice internetske tehnologije. Ili: e-business je djelotvoran, učinkovit i uspješan put u treće

<sup>5</sup> Ibidem.

<sup>6</sup> \*\*\* IMPLEMENTATION OF ECE/FAL RECOMMENDATION NO. 12 "MEASURES TO FACILITATE MARITIME TRANSPORT DOCUMENTS PROCEDURES", ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, TRADE/WP. 4/R. 1218, 30. January 1996. (GE. 96).

tisućljeće, jer su već danas očite brojne prednosti elektroničkoga poslovanja u odnosu na tradicionalni papirnati način. To su prije svega ove prednosti: brzina obavljenih transakcija bitno smanjuje vrijeme rada djelatnika, a produktivnost rada se povećava; manje količine uporabljene papira; uspješno uključivanje lokalnih kompanija u globalnu distribuciju i globalne transakcije, pri čemu je udaljenost poslovnih partnera beznačajna; bitno se smanjuju troškovi rada, a smanjuje se i broj zaposlenih djelatnika; pojednostavljuje se organizacija upravljanja, rukovođenja i rada, a povećava se organizacijska kultura, uspješnost i učinkovitost; efektivniji su poslovni odnosi između poslovnih partnera; sustav kontrolinga je maksimalno efektivan; u svakome trenutku moguće je svaku transakciju pronaći, provjeriti, uporabiti (...).

U elektroničko poslovanje kao svjetski globalni proces morali su se pravodobno i na primjeren način uključiti i aktivni sudionici prometnoga (transportnoga) sustava, a to se prije svega odnosi na brodare (ali i prijevoznike drugih prometnih grana), špeditere, pomorske agente, MTO-e (tj. Multimodal Transport Operator), ali i izvoznici i uvoznici.

Skoro dvadeset godina brojne međunarodne organizacije, savezi, udruženja i institucije, primjerice: UNCITRAL, UNCTAD, FIATA, BIMCO, IMCO, IMO, ICC, CMI, OECD, ISO, FONOSBA, ali i brojne brodarske i telekomunikacijske kompanije intenzivno rade na rješavanju aktualnih problema koji stoje pred uvođenjem elektroničke brodske teretnice u praksu pomorskoga prometa.

Temeljni je zahtjev elektroničke brodske teretnice da ona mora udovoljiti sve bitne funkcije tradicionalne papirnatih brodske teretnice. Tome zahtjevu nije jednostavno zadovoljiti na svjetskome globalnome prometnome i gospodarskome tržištu. No, unatoč još uvijek neriješenim brojnim pitanjima legalne uporabe elektroničke brodske teretnice, ona se eksperimentalno i povremeno rabi u pomorskom transportu, i to prije svega između partnera koji dugogodišnje uspješno surađuju i kod kojih postoji visok stupanj poslovnoga povjerenja, međusobnoga poslovnoga morala i etičnosti.

#### **4. Aktualni problemi implementacije elektroničke brodske teretnice** *Actual problems of implementation electronic bill of lading*

Implementacija elektroničke brodske teretnice u praksi pomorskoga i multimodalnoga transporta implicirala je brojne i veoma složene probleme. Rješavanje aktualnih problema trebalo bi osigurati da elektronička brodska teretnica zadovolji sve bitne funkcije tradicionalne papirnatih brodske teretnice. Sve je te probleme moguće sistematizirati u tri skupine: 1) pravni, 2) tehničko-informatički i 3) ekonomski.

#### **4.1. Pravni problemi implementacije elektroničke teretnice** *Law problems of implementation electronic bill of lading*

Skupina pravnih problema implementacije elektroničke brodske teretnice u praksi pomorskoga i multimodalnoga transporta je opterećena složenim aktualnim teorijskim i praktičnim pravnim pitanjima. Važniji pravni problemi elaboriraju se u osam međusobno povezanih tematskih jedinica:<sup>7</sup>

1.) Pravovaljanost i vjerodostojnost potpisa elektroničke teretnice. Tijekom stoljeća rabili su se različiti oblici potpisa. Potpisi imaju dvije bitne zakonske funkcije: 1) Dokaz izjave volje potpisnika. On dokazuje unutarnju volju potpisnika o izvršenju pravne radnje. To je materijalno izražavanje "animus signandi" potpisnika. 2) Identifikacija potpisnika koji je izvršio pravnu radnju. Ova pravna pravila u potpunosti zadovoljava tradicionalna papirnata brodska teretnica, jer nju vlastoručno potpisuje brodar ili njegov punomoćnik. To znači da se ona ne može potpisivati drukčije (npr. faksimilom, digitalno i sl.). Elektroničku teretnicu nije moguće vlastoručno potpisivati. Postavlja se pitanje: kako riješiti problem pravovaljanosti i vjerodostojnosti potpisa elektroničke teretnice? U nastavku se daje odgovor.

Smatra se da je problem pravovaljanosti potpisa elektroničke teretnice moguće riješiti kriptografijom.<sup>8</sup>

Suvremeni kriptografski sustav čine dva matematička podsustava:<sup>9</sup> prvi, simetrični kriptografski (pod)sustav, odnosno kriptografija tajnog ključa (Secret Key) i drugi, asimetrični kriptografski (pod)sustav, odnosno kriptografija javnog ključa (Public Key).

Sustav simetrične kriptografije omogućuje sigurno komuniciranje između dvije osobe koje imaju isti ključ, a transfer ključa je siguran, jer je njegova tajnost zaštićena. Najpoznatiji simetrični algoritam je Data Encryption Standard (DES).

Kod asimetrične kriptografije svaka osoba ima dva ključa koji su istodobno generirani pomoću posebnoga softvera. Asimetrični sustavi nude veću sigurnost jer ne zahtijeva razmjenu tajnog ključa, a omogućuje dokazivanje autentičnosti digitalnoga potpisa. Jedini je problem autentičnost javnoga ključa. Asimetrični ili algoritam javnoga ključa može se koristiti u kombinaciji javnog i tajnog ključa. Problem autentičnosti javnog ključa moguće je riješiti

<sup>7</sup> Aktualnim pravnim problemima implementacije elektroničke teretnice trebalo bi posvetiti posebnu znanstvenu studiju. U ovoj se raspravi zbog ograničenog prostora navode samo koncizne konstatacije važnijih otvorenih pravnih pitanja na koje pravna znanost i praksa trebaju dati konzistentne odgovore.

<sup>8</sup> **Kriptografija** je grana primijenjene matematike koja se bavi transformiranjem šifriranih poruka kako bi se sačuvala tajnost; šifriranje, tajno pismo, tajnopis. **Šifriranje** je postupak kojim se razumljiv tekst pretvara u šifrirani tekst, a **dešifriranje** obrnuti postupak.

<sup>9</sup> ZEKOS, G.: EDI and the Contractual Role of Computerised (Electronic) Bills of Lading, Management Law, Vol. 41, 1999., 6, p. 5-34.

certificiranjem (certification). U postupku certificiranja potrebno je ovlašteno tijelo koje bi trećim osobama jamčilo autentičnost javnoga ključa izdavanjem certifikata o autentičnosti. To ovlašteno tijelo se naziva "autoritet potvrde" ili "potvrda autoriteta" (CA - certification authority).

Digitalni potpisi rabe kriptografiju javnoga ključa, gdje se primjenjuju algoritmi s dva različita ali matematički povezana ključa: jedan je za stvaranje digitalnoga potpisa, a drugi za provjeru digitalnoga potpisa. Procesi stvaranja i provjere digitalnih potpisa pružaju visoku razinu pouzdanosti da je digitalni potpis stvarno potpisnikov. Rješenje problema provjere digitalnoga potpisa je stvaranje "infrastrukture javnoga ključa" (PKI - Public Key Infrastructure). To su, zapravo, brojna tijela koja bi svojim uslugama trebala omogućiti uporabu tehnologije javnoga ključa za uspostavljenosti vjerodostojnosti javnih ključeva ljudi s kojima komuniciraju i posluju. CA je temeljno uporište PKI-a. Prvi značajan dokument PKI-a je CPS (Certification practice statement). CA preko CPS-a dopušta klijentima da odrede njegovu kvalitetu i granice do koje su voljni vjerovati CA-u. CPS ima značenje posebnoga ugovora. Otvoreni ali ograničeni (OBB - open but bounded) dokument PKI-a stvara pouzdane i sigurne mehanizme koje poslovni partneri mogu uspješno primjenjivati.

Alternativa digitalnim potpisima je biometrija. Biometrijska identifikacija i tehnike vjerodostojnosti potpisa omogućuju izravnu i pouzdanu identifikaciju osobe, i to matematičko-statističkim metodama analize određenih bioloških činjenica o fizičkim akcijama koje su poduzele određene osobe. Iako su biometrijske značajke jedinstvene za svakoga čovjeka, biometrijska mjerenja nisu potpuno precizna i pouzdana. Pisani potpisi i biometrijski propisi imaju mnoge zajedničke elemente, međutim, karakteristike pisanoga potpisa se otkrivaju lakše nego biometrijske.

2.) Legalna i sigurna primjena EDI poruka. EDI (Electronic data interchange) znači "elektronička razmjena podataka".<sup>10</sup> ISO standardizira deset područja EDI-ja: carinsko poslovanje, financijsko poslovanje, graditeljstvo, industrija, mirovinsko osiguranje, špedicija i prijevoz robe, trgovina, turizam, zapošljavanje i zdravstveno osiguranje. U okvirima Europske unije osobito se inzistira na primjeni EDI-ja i standarda EDIFACT-a, posebice u špediciji i prijevozu robe, trgovini, carinskom poslovanju i financijskom (bankarskom) poslovanju.

Veoma je zanimljiv Europski model EDI ugovora. Sve članice Europske unije imaju jedinstven pristup o pitanjima koja se odnose na uporabu EDI poruka. Komisija je izdala Preporuku 94/820/EC o pravnim

aspektima međusobne razmjene elektroničkih podataka, a što predstavlja Europski model EDI ugovora. Taj je model pridonio afirmaciji EDI-a, osigurao je fleksibilan pristup pravnim pitanjima i smanjio je pravnu nesigurnost i neizvjesnost primjene EDI-ja. Temeljna je svrha ovoga modela pravno izjednačiti elektroničko i tradicionalno poslovanje. Jedinstvena pravna pravila ovoga modela trebalo bi inkorporirati u nacionalna zakonodavstva. Inzistira se na fleksibilnosti EDI poruka, pri čemu se određuje oblik EDI poruke, ona treba biti prihvatljiva za nacionalna zakonodavstva ugovornih stranaka.

Primjena EDI poruka implicira brojne pravne probleme. To su, prije svega, problemi uporabe rukom pisanih potpisa, digitalnih ili biometrijskih potpisa u komercijalne svrhe. Pravni problemi otvorenoga EDI-ja mogu se rješavati unutar nacionalnoga pravnoga okvira utemeljenoga na međunarodnim pravnim pravilima i uz podršku informatičke tehnologije. Primjerena rješenja EDI poruka trebaju biti kompatibilna s međunarodnim pravnim pravilima.

Papirnatih dokumenti tradicionalno su sigurno i pouzdano sredstvo registriranja podataka. Tradicionalni dokumenti u pisanom obliku imaju tri bitne funkcije: 1) informativnu kada sadrže određene informacije, 2) dokaznu kada osiguravaju dokaze o svojem sadržaju i 3) simboličku kada sadrže činjenice pravnoga značenja. Gotovo svi nacionalni pravni sustavi zahtijevaju da dokumenti, koji zadovoljavaju formalno-pravne zahtjeve, budu u pisanom obliku i da su potpisani. Prvi korak u primjeni otvorenoga EDI-ja bio bi u slobodnijem tumačenju postojećih pravnih koncepata, koji bi trebali elektroničke transakcije tretirati slično papirnatima.

U rješavanje aktualnih problema primjene EDI poruka uključila se i Međunarodna trgovačka komora (ICC) u Parizu, koja je 1991. godine započela EDI projekt o razvijanju novih modela uspostavljanja zakonskih odnosa u elektroničkoj trgovini. Temeljni je cilj otvorene elektroničke trgovine, koji se razlikuje od prethodnih zatvorenih oblika, da omogući ad hoc ili kratkoročne komercijalne transakcije između kompanija i osoba. Sigurnosne procedure u otvorenoj trgovini mogu osigurati povjerljivost, integritet i vjerodostojnost elektroničkih poruka i pružiti dokaz o obvezama, pravima i odgovornostima između korisnika elektroničke trgovine i davatelja usluga informatičke mreže. Pravnu podršku i poslovnu sigurnost može pružiti "infrastruktura javnog ključa" (PKI), koja se temelji na povjerljivim trećim stranama (TTP - Trusted Third Parties).

3) CMI-eva pravila za elektroničke brodske teretnice.<sup>11</sup> Računalna i telekomunikacijska tehnologija pokušavaju ujediniti tradicionalne funkcije brodske papirnate teretnice (dokaz sklopljenoga

<sup>10</sup> Prvi koraci u razvoju EDI-ja odnosili su se na standardizaciju dokumenata u pomorskom prometu. Razvija se više od 30 godina. EDI, odnosno EDIFACT (EDI for Administration, Commerce and Transport) - (Projekt UN za elektroničku razmjenu podataka u upravi, trgovini i transportu) prihvatila je i Međunarodna organizacija za standarde (International Standards Organization, ISO), pod brojem ISO 9375 (1987.).

<sup>11</sup> CMI ("Comite Maritime International") - Međunarodni pomorski odbor, Antwerpen.

ugovora o prijevozu stvari, dokaz isporuke odnosno ukrcaja stvari na brod i dokaz o pravu na stvari - vrijednosni papir) u telekomunikacijske poruke. Tradicionalna papirnata brodska teretnica, kao vrijednosni papir, često se rabi u akreditivnom poslovanju, a omogućuje kupoprodaju stvari tijekom njezina prijevoza. Suvremene transportne tehnologije, posebice kontejnerizacija, RO-RO, LO-LO (...), međunarodni multimodalni transport, te brzina brodova i kopnenih prijevoznih sredstava, bitno su skratila vrijeme manipulacije i transport stvari, stvari, tereta od polaznoga do odredišnoga mjesta, a time i mogućnost kupoprodaje tijekom prijevoza.<sup>12</sup> Ta je činjenica smanjila uporabu tradicionalne brodske teretnice.

Međunarodni pomorski odbor (CMI) se aktivno uključio u afirmaciju elektroničke brodske teretnice u trgovačkoj mornarici. Tako je 1990. godine donio Pravila za elektroničke teretnice. To je bio najpotpuniji pokušaj da se reguliraju bitni odnosi između naručitelja prijevoza i brodarka, te izdavanje elektroničke teretnice. Najvažnija osobina CMI-ovih pravila je kreiranje elektroničke teretnice putem nositelja plovidbenog pothvata, ne putem centraliziranoga tijela. Na osnovi tih pravila bilo je više pokušaja dogovorenih elektroničkih teretnica, ali bez šire uporabe. Takvu elektroničku teretnicu nisu banke prihvatile u financijskim transakcijama, kao zamjenu za tradicionalnu papirnatu teretnicu.

4.) Elektronička teretnica za Europu (projekt BOLERO). Ekonomska komisija sponzorirala je pilot projekt nazvan BOLERO (teretnica za Europu). Zadatak je projekta: afirmirati elektroničku teretnicu i druge elektroničke dokumente u trgovini, kao zamjenu za tradicionalne papirane dokumente. Projekt su vodili poslovni konzorciji brodarskih kompanija, banke i telekomunikacijske kompanije. Na pravnim pravilima CMI o elektroničkoj teretnici i porukama EDI-ja pokušavali su posebnim pravilima uvesti u praksu elektroničku teretnicu sa svim funkcijama tradicionalne papirane teretnice. BOLERO je usluge temeljio na razmjeni EDI poruka između središnjega servisa nazvanoga "registar" i korisnika. Korisnici su špediteri, operatori, brodarki, banke. Oni šalju i primaju poruke iz središnjega registra putem središnjega računala. Korisnici mogu uz pomoć računalne mreže i izravno razmjenjivati svoje poruke. Središnji registar raspolaže svim relevantnim podacima o brodskim dokumentima, koji su pohranjeni u zapisima. Primljene i poslone poruke su vjerodostojne, cjelovito zaštićene i autentične. Osobita se kontrola i sigurnost jamči pri korištenju digitalnih tehnika za potpisivanje elektroničkih dokumenata. Sigurno je dokazivanje autentičnosti pošiljatelja elektronske poruke, a zaštićene su modifikacije transakcija u tranzitu.

Iako su rezultati projekta BOLERO ohrabrujući, elektronička teretnica nije zamijenila tradicionalnu papirnatu teretnicu.

<sup>12</sup> ZELENKA, R. - JAKOMIN, L.: Suvremeni transportni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995., p. 39-232.

5.) UNCITRAL-ov zakonski model implementacije elektroničke teretnice. Komisija UN za međunarodno trgovačko pravo (UNCITRAL - United Nations Commission on International Trade Law) pokušava razviti zajedničke međunarodne propise koji će ozakoniti i poduprijeti korištenje EDI-ja. UNCITRAL je 1995. godine prihvatio model zakona o zakonskim aspektima elektroničke razmjene podataka (EDI) i sličnih načina komuniciranja.<sup>13</sup> Temeljna je svrha Modela zakona da kreira jednaka pravna pravila i praksu u međunarodnoj trgovini uporabom računalnih sustava. Ciljevi Modela zakona su povećati efikasnost poslovanja aktivnih sudionika u međunarodnoj razmjeni. Ako se prihvati, olakšat će uporabu EDI-ja i sličnih telekomunikacijskih sustava i osigurati će potpuno jednak tretman korisnicima papirne i elektroničke dokumentacije. Model zakona nema zakonsku snagu sam po sebi. Njegovi propisi bi trebali biti inkorporirani u nacionalne pravne sustave.

Model zakona UNCITRAL -a daje elektroničkim porukama identičan pravni status kao i pisanim dokumentima. On ne zahtijeva specifičnu tehniku potpisivanja dokumenata; bilo koja tehnologija elektroničkog potpisivanja se može potvrditi kao autentična bez mijenjanja zakona.

#### 6.) Elektronička teretnica i INCOTERMS 2000.

U sve termine INCOTERMS-a 1990. i 2000. uključene su odredbe "odgovarajućih elektronskih poruka", "o komunikaciji elektronskim putem", o zamjeni određenih dokumenata "odgovarajućom elektronskom razmjenom podataka (EDI)" i slično. Te i slične odredbe se eksplicite navode u točkama A1 (Isporuka robe u skladu s ugovorom), A8 (Dokaz o isporuci, transportni dokument ili odgovarajuća elektronska poruka) i A10 (Ostale obveze).<sup>14</sup> To, zapravo, znači da se prema INCOTERMS-terminima najnovije varijante INCOTERMS-a (2000.) može u međunarodnom konvencionalnom pomorskom transportu i međunarodnom multimodalnom transportu alternativno rabiti tradicionalna teretnica, elektronička teretnica ili neprenosivi brodski teretni list. To jednako vrijedi i za druge transportne dokumente (npr. riječnu teretnicu, zračni teretni list, željeznički teretni list, cestovni teretni list i dokument o multimodalnom transportu, FIATA Bill of Lading, MULTIDOC...).

7.) Elektronička teretnica i Jedinostvena pravila i običaji za dokumentirane akreditive. U najnovijoj verziji ICC Jedinostvenih pravila i običaja za dokumentirane akreditive (ICC Uniform Customs Practice for Documentary Credits: ICC Publication

<sup>13</sup> \*\*\* UNCITRAL MODEL LAW ON ELECTRONIC COMMERCE WITH GUIDE TO ENACTMENT 1996., GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 51/162 OF 16 DECEMBER 1996.

<sup>14</sup> Cf. ICC OFFICIAL RULES FOR THE INTERPRETATION OF TRADE TERMS - INCOTERMS 2000., Entry into force 1st January 2000. ICC je objavila prvi INCOTERMS 1936. Dopune i dodaci, odnosno revizije INCOTERMS-a uslijedile su 1953., 1967., 1976., 1980., 1990. i najnoviji "INCOTERMS 2000." radi usklađivanja pravila s tekućom međunarodnom trgovinskom praksom.



No. 500)<sup>15</sup> na nekoliko se mjesta spominju dokumenti "prizvedeni" elektroničkim sustavima. U čl. 20. eksplicitno je određeno "Ako akreditivom nije drukčije određeno, banke će prihvatiti kao originalne dokumente i one dokumente koji su izdani, ili se čini da su izdani: reprodukcijско-grafičkom, automatiziranom ili računalnom tehnikom (tj. elektroničkim sustavima - primjedba autora) i kao indigo kopije, pod uvjetom da su označeni kao originali i, ako je to potrebno, izgledaju potpisani. Dokument se može potpisati vlastoručno, faksimilom potpisa, perforiranim potpisom, žigom, simbolom ili bilo kojim drugim mehaničkim ili elektroničkim načinom autentificiranja (...). Osim ako u akreditivu nije drukčije utvrđeno, kada se akreditivom zahtijeva da dokument mora biti autentificiran, ovjeren, certificiran, legaliziran, viziran i slično, smatrat će se da je ovaj uvjet zadovoljen ako na dokumentu stoji bilo kakav potpis, oznaka, žig ili naljepnica za koje se čini da vanjskim izgledom pokazuju da je gornji uvjet zadovoljen".

Najnovija Jedinствена pravila i običaji za dokumentarne akreditive iz 1993. godine (ICC 500) utvrđuju pravila o dokumentima koji se mogu rabiti u akreditivnom poslovanju. To su eksplicite ovi dokumenti: pomorska (prekooceanska) teretnica (čl. 23.), neprenosivi pomorski teretni list (čl. 24.), Charter Party teretnica (čl. 25.), dokument multimodalnoga transporta (čl. 26.), dokument zračnoga transporta (čl. 27.), dokument cestovnoga, željezničkoga ili riječnoga transporta (čl. 28.), kurirske i poštanske potvrde (čl. 29.), dokumenti o osiguranju (čl. 34.), trgovački računi (čl. 37.) i ostali dokumenti (čl. 38.).

Analizom najnovijih ICC Jedinствениh pravila i običaja za dokumentarne akreditive (1993.) može se zaključiti da se u akreditivnom poslovanju bez ikakvih ograničenja mogu rabiti elektroničke teretnice, kao i drugi elektronički dokumenti.

8.) Elektronička teretnica i ISO. Činjenica je da je Međunarodna organizacija za standarde (International Standards Organization, ISO) prihvatila temeljne standarde EDIFACT-a još 1987. godine (ISO 9375). Tim je svojim autoritetom stala iza elektroničke razmjene podataka u upravi (administraciji), trgovini i transportu. Osim ostalih područja ISO je standardizirala i područje špedicije i transporta robe, tako da su u tome području najdulje u redovitoj uporabi EDIFACT poruke.

Posebno su značajne na području špedicije i transporta robe ove EDIFACT poruke:

- IFTMBP, Provisional Booking Message - privremena rezervacija,
- IFTMIN, Instruction Message - uputstva o uvjetima izvršenja transporta robe i

- IFTMAN, Arrival Notice Message - obavijest o prispjeću robe.

Svako od EDIFACT poruka pridružen je i standardizirani dokument sa svim relevantnim podacima. Korisnik je dužan na primjeren način ispuniti dotični dokument i pravodobno prenijeti poruku ovlaštenom subjektu na određitu, popraćenu elektroničkim dokumentom.

Standardizirane EDIFACT poruke na području špedicije i transporta robe stvaraju i de jure i de facto solidan okvir za uporabu elektroničke brodske teretnice u konvencionalnom pomorskom transportu i multimodalnome transportu (u kojemu se špediter javlja u funkciji MTO-a - Multimodal Transport Operatora).

#### 4.2. Tehničko-informatički problemi implementacije elektroničke teretnice *Technical-information problems of implementation electronic bill of lading*

Osim brojnih i veoma složenih pravnih problema o legalnoj, sigurnoj i uspješnoj primjeni elektroničke teretnice, veoma su zahtjevni i složeni tehničko-informatički problemi implementacije takvoga dokumenta. Pred informatičke eksperte postavlja se temeljno pitanje: Kako učiniti uporabu elektroničke teretnice sigurnom i zaštićenom od zloupotreba, a da pri tome ima sve bitne funkcije tradicionalne papirnate teretnice? Konzistentan i pozitivan odgovor na ovo pitanje nije moguće dati bez primjerenih rješenja najaktualnijih pravnih i ekonomskih problema. To praktično znači da se rješenja tehničko-informatičkih problema mogu ponuditi samo u okvirima donesenih i prihvaćenih nacionalnih i međunarodnih pravnih pravila.

Rješenja tehničko-informatičkih problema implementacije elektroničke teretnice treba tražiti u sustavu kriptografije, digitalnih, odnosno elektroničkih potpisa. Do danas pronađena i poznata teorijska i praktična rješenja, posebice UNCITRAL-ov zakonski model i projekt BOLERO, daju solidnu osnovu za primjerene informatičke modele uporabe elektroničke teretnice, i to ne samo u konvencionalnom pomorskom transportu nego i u međunarodnom multimodalnom transportu.

#### 4.3. Ekonomski problemi implementacije elektroničke teretnice *Economics problems of implementation bill of lading*

Smatra se da primjena elektroničke teretnice ima brojne ekonomske prednosti u odnosu na primjenu tradicionalne papirnate teretnice. Te se prednosti mogu sistematizirati u dvije skupine:

- 1.) Uštede u vremenu "putovanja" teretnice. Tradicionalna brodska teretnica "putuje" od pošiljatelja do primatelja i nekoliko dana, ponekada i nekoliko tjedana. Veoma su česti slučajevi da

<sup>15</sup> Cf. ICC UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY CREDITS - 1993 REVISION, ICC PUBLICATION NO. 500, Entry into 1st January 1994. ICC je objavila Jedinствена pravila i običaje za dokumentirane akreditive prvi puta 1933. Dopune i dodaci, odnosno revidirane verzije izdane su 1951., 1962., 1974., 1983. i 1993. godine.

pošiljke stignu na odredište (u luku iskrcaja) prije nego što primatelj primi teretnicu. Takvi slučajevi impliciraju brojne štetne ekonomske posljedice (npr. prekostojnice, skladištinu, zakašnjenje u predaji pošiljaka krajnjim korisnicima, potrošačima...). Za vrijeme "putovanja" teretnica se može izgubiti, može se zlorabiti. Sve su te negativne posljedice nemoguće pri uporabi elektroničke teretnice, koju nakon otpreme pošiljke za nekoliko sekundi može posjedovati ovlaštena osoba bez obzira na udaljenost između krcatelja (pošiljatelja) i primatelja (tj. ovlaštene osobe). Prednosti elektroničke teretnice u odnosu na tradicionalnu teretnicu prema ovome elementu nije moguće općenito kvantificirati u ekonomskim učincima, ali je neprijeporno da su takvi učinci veoma značajni. Međutim, u pojedinačnim slučajevima, takve je prednosti moguće konzistentno kvantificirati.

2.) Ušteda u troškovima radne snage. U "proizvodnji" tradicionalne teretnice i njezinoj primjeni u svim fazama životnoga ciklusa sudjeluju brojni eksperti i administrativni djelatnici, kojih živi i minuli rad treba platiti u najširem smislu te riječi. Troškovima radne snage treba pridodati i sve režijske troškove i tek onda izračunati stvarnu cijenu takvoga dokumenta. Smatra se da su troškovi "proizvodnje" i uporabe elektroničke teretnice po osnovi radne snage u odnosu na "proizvodnju" i uporabu tradicionalne papirnate teretnice niži i do 50%. Ovu tvrdnju nije moguće općenito dokazati, ali ni opovrgnuti. Stvarnu cijenu jedne i druge teretnice moguće je u svakome pojedinačnome slučaju konzistentno izračunati.

Kreiranje cijena u elektroničkome poslovanju veoma je složeno. Rabe se različiti modeli, primjerice: paušalno utvrđivanje cijena, utvrđivanje cijena osjetljivo na uporabu, utvrđivanje cijena zasnovano na transakcijama, pošiljatelj plaća uslugu (...). Temeljno je načelo ekonomike elektroničkoga poslovanja: težnja za formuliranjem takvih modela utvrđivanja cijena elektroničkih usluga koji će moći na primjeren način zadovoljiti interese davatelja mrežnih usluga i interese njihovih klijenata.

U ekonomske probleme implementacije elektroničke teretnice mogu se ubrojiti i ovi problemi: ekonomske posljedice primjene eksperimentalnih modela elektroničkih teretnica (radi moguće zloupotrebe), ekonomske posljedice do kojih može doći u procesima afirmacije pojedinih modela elektroničke teretnice (...).

## 5. Prijedlog aktivnosti za efikasnu primjenu i afirmaciju elektroničke teretnice

### *Suggestion of activities for use and affirmation electronic bill of lading*

Aktivnosti za efikasnu primjenu i afirmaciju elektroničke teretnice u međunarodnome pomorskom i multimodalnom transportu potrebno je

organizirano i smišljeno usmjeriti i koncentrirati na sljedeće:

1.) Proširiti primjenu i afirmaciju Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem ("Hamburška pravila") iz 1978. godine. U odredbi čl. 14., st. 3. eksplicitno je napisano "Potpis na teretnici može biti vlastoručan, tiskan kao faksimil, perforiran, utisnut, u simbolima ili načinjen svakim drugim mehaničkim ili elektroničkim sredstvom, ako to nije u suprotnosti sa zakonom države gdje je teretnica izdana." To znači da ta Konvencija dopušta uporabu elektroničke teretnice (...).

2.) Intenzivirati primjenu i afirmaciju Konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. godine. Prema odredbi čl. 5., st. 3. "Potpis na dokumentu o multimodalnom prijevozu može biti vlastoručan, tiskan kao faksimil, perforiran, utisnut žigom, u simbolima ili načinjen nekim drugim mehaničkim ili elektroničkim sredstvom, ako to nije u suprotnosti sa zakonom države u kojoj se izdaje dokument o multimodalnom prijevozu". I ova Konvencija dopušta uporabu elektroničke teretnice.

3.) Poticati primjenu i afirmaciju INCOTERMS-a 2000. Incoterms termini više od deset godina dopuštaju izvoznicima i uvoznicima uporabu elektroničkih dokumenata, komuniciranje elektroničkim putem, razmjenu elektroničkih poruka (...).<sup>16</sup>

4.) Popularizirati uporabu ICC Jedinstvenih pravila i običaja za dokumentarne akreditivne iz 1993. godine, jer ta Pravila, također, dopuštaju uporabu elektroničkih dokumenata (...).<sup>17</sup>

5.) U svim organizacijama i institucijama i na svim razinama podržati primjenu UNCITRAL-ovog Modela zakona o pravnim aspektima elektroničke razmjene podataka (EDI) i sličnih oblika komunikacije iz 1995. godine, koji nudi primjerena rješenja primjene elektroničke teretnice, kao i drugih oblika elektroničke razmjene poruka, podataka (...).<sup>18</sup>

6.) Masovno podržavati primjenu europskog projekta BOLERO (teretnice za Europu), koji nudi potpuna i prihvatljiva rješenja masovne upotrebe elektroničkih teretnica (...).<sup>19</sup>

7.) U odgovarajuće nacionalne pravne akte ugraditi primjerene odredbe o elektroničkoj razmjeni podataka, pisanih poruka, elektroničkim potpisima te uporabi elektroničkih teretnica te sličnih oblika komunikacije. To su već uspješno učinile neke države, primjerice: Velika Britanija (u Zakonu o prijevozu stvari morem, iz 1992. godine ugrađene su

<sup>16</sup> Cf. supra točku 4.1. Pravni problemi implementacije elektroničke teretnice, pod 6.) Elektronička teretnica i INCOTERMS 2000.

<sup>17</sup> Cf. supra točku 4.1. Pravni problemi implementacije elektroničke teretnice, pod 7.) Elektronička teretnica i ICC Jedinstvena pravila i običaji za dokumentarne akreditivne

<sup>18</sup> Cf. supra točku 4.1. Pravni problemi implementacije elektroničke teretnice, pod 5.) UNCITRAL-ov zakonski model i implementacija elektroničke teretnice

<sup>19</sup> Cf. supra točku 4.1. Pravni problemi implementacije elektroničke teretnice, pod 4.) Elektronička teretnica za Europu (projekt BOLERO)

odredbe o elektroničkoj razmjeni podataka (EDI); Država Utah (u Zakonu Države Utah o digitalnom potpisu iz 1995. godine detaljno je regulirana uporaba digitalnog potpisa, kriptografije javnog ključa ... čini se da je to bio prvi pravni akt u svijetu koji je dopustio korištenje digitalnog potpisa?!); Australija (u Prijedlogu Zakona o dokumentima pomorskog prijevoza iz 1996. godine, ugrađene su odredbe o uporabi elektroničke teretnice) (...).

8.) Sveobuhvatno promovirati elektroničko poslovanje, elektroničku razmjenu podataka (EDI i EDIFACT), elektroničke potpise, elektroničke dokumente, elektroničke teretnice (...). Pri tome veoma agresivno, poslovno, dostojanstveno, moralno, etično (...) koristiti sve promocijske aktivnosti: ekonomsku propagandu, unapređenje prodaje, osobnu prodaju, odnose s javnošću, ekonomski publicitet, te relacijski marketing (...).

9.) Cjelovita edukacija menadžera na svim razinama, ekspertnih specijalista i drugih djelatnika svih aktivnih sudionika u vanjskotrgovinske i prometne (transportne) sustavu, primjerice: izvoznika, uvoznika, prijevoznika, špeditera, prometnih agenata, financijskih institucija (...) o prednostima elektroničkoga poslovanja, elektroničke dokumentacije općenito, a posebice elektroničke teretnice (...). To jednako vrijedi i za administraciju u nacionalnim i međunarodnim središtima moći (resornim ministarstvima, vladama, pravnim institucijama...), tijelima međunarodnih organizacija, udruženja, institucija (...).

10.) Druge aktivnosti u funkciji primjene i afirmacije brodske elektroničke teretnice. Inicirati i ustrajati na uspješnoj suradnji i partnerstvu najvažnijih međunarodnih organizacija, saveza, udruženja i institucija, kao što su: UNCITRAL, UNCTAD, OECD, FIATA, BIMCO, IMO, ICC, CMI, ISO, FONASBA (...), te velikih brodarskih i telekomunikacijskih kompanija (...) i njihovom zajedničkom radu na uporabi i afirmaciji elektroničke teretnice. Njihov zajednički, sinergijski učinak zasigurno bi bio mnogo veći od pojedinačnih.

## 6. Zaključak

### Conclusion

Međunarodna razmjena roba i usluga i međunarodni promet (transport) predstavljaju krvotok svakoga nacionalnoga, regionalnoga, višenacionalnoga ili međunarodnoga gospodarskog i društvenog organizma. U njima aktivno sudjeluju brojni sudionici, koji stalno uspostavljaju pravne odnose. Takvi odnosi impliciraju brojne ekonomske i druge pozitivne i negativne posljedice. O postojanju i uređivanju takvih odnosa svjedoče odgovarajući dokumenti.

U pomorskom transportu, jednom od najvažnijih podsustava svjetskoga prometnog sustava, više stoljeća se uspješno rabi važan dokument: brodska papirnata teretnica. Taj dokument je afirmirao svoje

značajne funkcije: dokazuje da je sklopljen ugovor o prijevozu stvari, dokazuje isporuku (ukrcaj) stvari na brod i ima funkciju vrijednosnoga papira.

Suvremena prometna infrastruktura i suprastruktura, moderne tehnologije transporta, učinkoviti logistički opskrbeni lanci i sl. ubrzali su tokove i protoke robe. Nove informacijske tehnologije u posljednja dva desetljeća omogućile su efikasnu elektroničku razmjenu podataka, poruka i dokumenata (EDI, EDIFACT, SWIFT...). Tradicionalni papirnati dokumenti postali su kočnica, limitirajući činitelj, usko grlo efikasne međunarodne razmjene i međunarodnoga transporta. Nametnula se opravdana potreba zamjene tradicionalnih papirnatih dokumenata elektroničkim dokumentima. Proces zamjene tradicionalne papirnatu brodske teretnice novom elektroničkom teretnicom, koja bi sadržavala sve bitne funkcije tradicionalne teretnice, traje više od deset godina. O tome su u ovoj raspravi navedeni brojni rezultati istraživanja. Rezultatima istraživanja dokazuje se temeljna hipoteza da će u 21. stoljeću elektronička teretnica zamijeniti tradicionalnu papirnatu teretnicu.

Kada se govori o zamjeni tradicionalne papirnatu teretnice misli se i na tradicionalne teretnice za kombinirani i multimodalni transport, primjerice FBL, MULTIDOC, COMBICONBILL... jer i takve teretnice imaju sve karakteristike tradicionalnih brodskih teretnica.

Usporedo s procesima zamjene tradicionalne brodske teretnice elektroničkom teretnicom, otvoreni su procesi masovnije uporabe brodskih teretnih listova, primjerice MULTIWAYBILL, COMBICONWAYBILL (u kombiniranom i multimodalnom transportu), te različiti oblici brodskih (pomorskih) teretnih listova u konvencionalnim transportima. Tako je na nekim važnijim pomorskim rutama pomorski teretni list gotovo zamijenio tradicionalnu pomorsku teretnicu, primjerice na ruti Europa/Sjeverna Amerika udio pomorskog teretnog lista iznosi više od 70%.

Elektronička brodska teretnica ima brojne prednosti u odnosu na tradicionalnu teretnicu, unatoč toj činjenici njezina implementacija u pomorskome multimodalnome transportu implicirala je brojne veoma složene pravne, tehničko-informatičke i ekonomske probleme.

Najzahtjevnije je rješavanje pravnih problema u implementaciji elektroničke teretnice. Skupinu pravnih problema čine problemi: pravovaljanosti i vjerodostojnosti potpisa elektroničke teretnice, legalna i sigurna primjena EDI poruka, te zaštita od zlorabiranja elektroničkih teretnica kao vrijednosnih papira. U rješavanje tih problema aktivno su se uključile brojne međunarodne organizacije, savezi, udruženja i institucije, kao što su: UNCITRAL, UNCTAD, OECD, FIATA, BIMCO, IMO, ICC, CMI, ISO, FONASBA (...), koje su ponudile i konkretna rješenja. Spominju se samo važniji pokušaji takvih rješenja: Europski model EDI ugovora, CMI-ova pravila za elektroničke brodske teretnice, projekt BOLERO (elektronička teretnica za Europu),

UNCITRAL-ov zakonski model elektroničke teretnice i slično.

U rješavanju aktualnih pravnih problema posebno je važan doprinos Međunarodne trgovačko komore (ICC), koja je u INCOTERMS-u 1990. i 2000. i Jedinstvenim pravilima i običajima za dokumentarne akreditivne iz 1993. godine preporučila uporabu elektroničke dokumentacije, elektroničku razmjenu podataka i poruka, te elektroničke i druge potpise dokumenata (...).

I Međunarodna organizacija za standarde (ISO) svojim je autoritetom stala iza elektroničke razmjene podataka u upravi (administraciji), trgovini i transportu, jer je prihvatila temeljne standarde EDIFACT-a još 1987. godine (ISO 9375).

Rješenja tehničko-informatičkih problema implementacije elektroničke teretnice traže se u sustavu kriptografije, digitalnih, odnosno elektroničkih potpisa.

Ekonomski problemi implementacije elektroničke teretnice praktički su zanemarivi jer će se financijski kapital uložen u rješavanje problema uvođenja i afirmacije elektroničke teretnice (ali i druge elektroničke dokumentacije) brzo oploditi i višestruko vratiti. Ta je tvrdnja neprijeporna, jer su očite brojne prednosti uporabe elektroničke razmjene podataka, poruka i elektroničkih dokumenata.

Implementacija elektroničke dokumentacije općenito u poslovnu praksu nije sporna, jer ona ima brojne i značajne prednosti u odnosu na tradicionalne dokumente. To jednako vrijedi i za elektroničke teretnice u konvencionalnom pomorskom i multimodalnom transportu. Ta tvrdnja ima svoje uporište u brojnim međunarodnim pravnim aktima, primjerice: Konvenciji UN o prijevozu robe morem ("Hamaburška pravila") iz 1978. g., Konvenciji UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. g., INCOTERMS-u 2000., Jedinstvenim pravilima i običajima za dokumentarne akreditivne iz 1993. g., UNCITRAL-ovom Modelu zakona o pravnim aspektima elektroničke razmjene podataka (EDI) i sličnih oblika komunikacije iz 1995. godine (...). Logističku podršku daje i europski projekt BOLERO.

Kako bi se ubrzali procesi implementacije elektroničke teretnice (ali i druge elektroničke dokumentacije) potrebno je u odgovarajuće nacionalne pravne akte ugraditi primjerene odredbe o elektroničkoj razmjeni podataka, pisanih poruka, elektroničkim potpisima te uporabi elektroničkih teretnica i sličnih oblika komunikacije. Osim toga,

potrebno je sveobuhvatno promovirati elektroničko poslovanje, elektroničku razmjenu podataka (EDI i EDIFACT), elektroničke potpise, elektroničke dokumente, elektroničke teretnice (...).

Sve to, međutim, nije moguće bez cjelovite edukacije menadžera na svim razinama ekspertnih specijalista i drugih djelatnika, svih aktivnih sudionika u vanjskotrgovinske i transportne sustavu, primjerice: izvoznika, uvoznika, prijevoznika, špeditera, prometnih agenata, financijskih institucija (...) o prednostima elektroničkoga poslovanja, elektroničke dokumentacije općenito, a posebice elektroničke teretnice (...). To jednako vrijedi i za administraciju u nacionalnim i međunarodnim središtima moći (resornim ministarstvima, vladama, pravnim institucijama...), tijelima međunarodnih organizacija, udruženja, institucija (...).

Budući da se elektronička kugla kreće brzinom svjetlosti, nema sumnje i dvojbe da će u 21. stoljeću elektronička teretnica zamijeniti tradicionalnu papirnatu teretnicu.

## Literatura

### References

- [1] ZEKOS, G.: EDI and the Contractual Role of Computerised (Electronic) Bills of Lading, Management Law, Vol. 41, 1999., 6.
- [2] ZELENKA, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.
- [3] ZELENKA, R. - ZEKIĆ, Z.: MEGA CARRIERS AND NICHE OPERATORS OF MULTIMODAL TRANSPORT IN THE KALEIDOSCOPE OF COMPATIBILITY AND COMPLMENTS, "Naše more", Pomorski fakultet u Dubrovniku, Dubrovnik, 44, 1997., 5-6.
- [4] ZELENKA, R. - JAKOMIN, L.: Suvremeni transportni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995.
- [5] \*\*\* ICC OFFICIAL RULES FOR THE INTERPRETATION OF TRADE TERMS - INCOTERMS 2000., Entry into force 1st January 2000.
- [6] \*\*\* ICC UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY CREDITS - 1993 REVISION, ICC PUBLICATION NO. 500, Entry into 1st January 1994.
- [7] \*\*\* IMPLEMENTATION OF ECE/FAL RECOMMENDATION NO. 12 "MEASURES TO FACILITATE MARITIME TRANSPORT DOCUMENTS PROCEDURES", ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, TRADE/WP. 4/R. 1218, 30. January 1996. (GE. 96).
- [8] \*\*\* UNCITRAL MODEL LAW ON ELECTRONIC COMMERCE WITH GUIDE TO ENACTMENT 1996., GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 51/162 OF 16 DECEMBER 1996.

Rukopis primljen: 29.6.2000.