

ELEKTRONIČKA TERETNICA U TEORIJI I PRAKSI THE ELECTRONIC BILL OF LADING IN THEORY AND PRACTICE

UDK 341.225.5+347.79]:621.38

Izvorni znanstveni članak

Original scientific paper

Sažetak

Suvremeni tehnološki razvoj otkrio je nove mogućnosti na području pomorskog prijevoza i trgovine. Elektronička razmjena podataka jeftinija je i brža od prijenosa pisanih isprava, te se smatra kako bi u skoroj budućnosti mogla potpuno zamijeniti pisane isprave u trgovinskim transakcijama. Ovo predstavlja poseban problem kada je riječ o teretnici zbog njene složene pravne prirode. Elektronička bi teretnica trebala postići istu pravnu svrhu kao i klasična papirna teretnica.

Ključne riječi: Bolero knjiga pravila, Bolero teretnica, brodar, elektronička razmjena podataka, elektronički potpis, elektronička teretnica, elektronička trgovina, funkcionalna jednakost, izvornik, javni ključ, međunarodno trgovačko pravo, odgovornost, papirna teretnica, pomorski teretni list, pomorsko pravo, poruka podataka, povjerljivi ključ, pravni učinak, prijenos prava, prijevoz stvari morem, služba ovjeravanja, ugovor o prijevozu, uvjerenje

Abstract

Recent technological development has opened up new possibilities in the area of transport and commerce. Electronic data interchange is cheaper and quicker than transmission of paper documents and some think that electronic data interchange could in the near future entirely replace paper documents in commercial transactions. This is especially a problem in the case with the Bill of Lading, because of its specific legal nature. An electronic Bill of Lading should fulfill the same legal purpose as traditional paper document.

In this paper the author considers in detail some of the CMI Rules for Electronic Bills of Lading and UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce,

mentioning also their use in the special paperless Sea Docs and Bolero Systems. The intention is not to encompass all aspects of the use of Electronic Bill of Lading, but to analyse specific traits and shortcomings of the mentioned Rules and at the same time to offer his own comments and solutions.

Assuming that CMI Rules for Electronic Bills of Lading are not a perfect system of functioning, the focus is on the parts which should contribute to the confidence of the clients in electronic Bills of Lading. Namely, despite the fact that Rules are a big step forward, eleven years after they have been set there are only several examples of the practical use. The main reasons are, besides psychological and traditional obstacles, legal and technological insecurity by which Electronic Bills of Lading are surrounded.

Only two decades ago it was hard to imagine that computers could be used for issuing and transferring of Electronic Bills of Lading. But changes in modern maritime transport of goods and powerful development of Information and Communication Technologies simply impose the need to use introduce an electronic equivalent to a Paper Bill of Lading. It is to be expected that law would keep up with recent changes. In spite of many shortcomings, CMI Rules for Electronic Bills of Lading are first step towards that goals.

Key words: Bolero Rule Book, Bolero Bill of Lading (BBL), carrier, electronic data interchange (EDI), electronic signature, Electronic Bill of Lading, electronic commerce, functional equivalent, original, public key, international trade law, liability, paper Bill of Lading, sea-way bill, maritime law, data message, private key, legal effect, transfer of rights, carriage of goods by sea, certification authority (CA), contract of carriage, certification.

*Mr. sc. Zlatko Česić, dipl. iur.

Ministarstvo obrane Republike Hrvatske,
Uprava za gospodarenje, Split

1. Uvod

Introduction

Intenzivan razvoj informacijskih i komunikacijskih tehnologija stvara uvjete za pojavu nove industrijske revolucije temeljene na informacijama, koja ulazi u sva područja ljudske djelatnosti, te ima za posljedicu značajne promjene u životu i radu. Učinci novih tehnologija ogledaju se u izmjeni strukture i metoda ljudskoga rada. Slijedom ovakvog razmišljanja svi bi gospodarski segmenti trebali poprimiti nove pojavne oblike koji se nisu mogli niti pojmiti prije nekoliko godina. Prijevoz stvari morem tu zasigurno neće biti izuzetak.

U suvremenim uvjetima poslovanja uloga pomorskog prijevoza je nemjerljiva, te bi teško bilo uopće zamisliti funkcioniranje gospodarstva a da ga prati odgovarajući razvoj prometa. Iako su pomorski prijevoz i gospodarstvo neraskidivo vezani, odnosno promet je u biti sastavnica gospodarskog razvoja, općenito je razvoj gospodarstva taj koji pridonosi i uvjetuje razvoj prometa. Svaka bi pretpostavka razvoja prometa, prema tome, trebala polaziti od stupnja razvoja gospodarskih odnosa.

Prijevoz stvari morem obavlja se na temelju ugovora o prijevozu između brodarka i naručitelja, koji ugovor opet obično prati izdavanje prijevoznih isprava. Ugovor o prijevozu često je usko povezan s ugovorom o prodaji i može biti zaključen u cilju predaje robe ili realizacije ranije zaključenog ugovora o prodaji. Za očekivati je kako će se u skoroj budućnosti ugovori moći sklapati preko elektroničke mreže. Zapravo, možda je ispravnije kazati kako je budućnost u tom smislu već počela. Ugovori se sklapaju gotovo trenutačno, postaju nepotrebni brojni sastanci, razgovori i pregovori, potpisi i bilježnici.

Prijevozne isprave predstavljaju sredstvo kojim se prenose informacije o robi, služe kao dokaz o tome je li prodavatelj uredno ispunio svoje obveze, te omogućuju prijenos prava na robu tijekom prijevoza. Prodaju na daljinu obično u praksi financiraju banke putem dokumentarnog akreditiva, tako da su prijevozne isprave važne i u ovim bankarskim transakcijama. Pomažu financiranju i funkcioniranju trgovine, pa su važne ne samo za brodarka i korisnike prijevoza, nego i za prodavatelje, kupce, banke, osiguratelje itd. Zbog važnosti koje imaju u robnom prometu predmetom su reguliranja, ne samo prometnog, već i trgovačkog prava. Sve promjene u bilo kojem navedenom segmentu nužno će se odraziti i na prijevozne isprave. S druge strane, zbog njihove kompleksnosti, reguliranje prijevoznih isprava mora uzeti u obzir sve navedeno, kako se zbog mogućih zastoja ne bi sprječavao razvoj trgovine. Promatrajući svakodnevni tehnički i tehnološki razvoj, koji se očituje prije svega u skraćenju vremena potrebnog za prijevoz, te informacijske i komunikacijske mogućnosti, postaje jasno o kakvim se zahtjevima u pravnom reguliranju radi. Dodamo li tome podatak kako priprema i izrada poslovne dokumentacije na klasičan način iznosi

oko 3% vrijednosti robe u domaćem do čak 10% u međunarodnom pomorskom prijevozu, bez ostalih komparativnih prednosti koje donosi zamjena papirnih isprava elektroničkom, dovoljno govore u kojem bi se pravcu trebalo kretati daljnje pravno uređenje pomorskog prijevoza.¹

Prijevozne se isprave izdaju nakon što je teret predan na prijevoz. Njima brodar potvrđuje da je teret preuzeo na brod radi prijevoza i obvezuje se predati ga primatelju u mjestu odredišta, što opet podrazumijeva i brigu o teretu tijekom prijevoza. Isprave o prijevozu stvari morem sadrže uvjete pod kojim brodar obavlja prijevoz, često su komplicirane i uvjeti su brojni: od podataka o strankama pa do sudske nadležnosti u slučaju eventualnog spora. Ovo potonje bit će posebno važno za elektroničke prijevozne isprave zbog pravne nesigurnosti kojom su okružene, te će biti potrebno voditi računa u izboru suda nadležnog za sporove u pravnim sustavima koji priznaju ili namjeravaju priznati dokaznu snagu takvih isprava.

2. Teretnica – od tradicionalne do elektroničke isprave o prijevozu stvari morem

The Bill of Lading - from traditional to electronic sea carriage document

U svom dugom povijesnom razvoju teretnica je u različitim vremenskim razdobljima imala i različito značenje, doživljavajući brojne promjene u svom obliku, sadržaju, značajkama i ulozi. No, unatoč tim silnim promjenama, teretnica koja se rabi u suvremenom prijevozu robe morem u biti se ne razlikuje od teretnice koja se uporabljivala u XIX. stoljeću, pa čak i prije toga. Valja uzeti u obzir da su i nakon donošenja Haških pravila teretnice zadržale brojne podatke koje su sadržavale teretnice u vrijeme kada se pomorski prijevoz velikim dijelom još uvijek obavljao jedrenjacima i predstavljao rizik s neizvjesnim ishodom. Upravo je, najvećim dijelom, Haška konvencija, donošena u vrijeme kada osim teretnice nisu niti postajale druge isprave, razlogom što se teretnica tako dugo zadržala u uporabi.

Radikalne promjene u pomorskom prijevozu, koje se ogledaju u bržem i sigurnijem prijevozu, uporabi kontejnera i drugih naprava za grupiranje robe, savršenijim sredstvima za manipulaciju teretom, kao i uporaba računala i drugih sredstava za elektroničku razmjenu podataka, nametnule su potrebu prilagodbe prijevoznih isprava novim uvjetima pomorskog prijevoza. Skraćenje vremena potrebnog za prijevoz robe morem dovelo je do toga da nije neuobičajena pojava stizanje tereta na odredište prije teretnice, što, dakako, nije u interesu niti brodaru, a ni trgovačkim partnerima. O činjenici

¹ Hrvatska gospodarska komora, *Elektroničko poslovanje u svijetu*, Zagreb, 2000. Također i Edmund Greiner, *Edi and the Traditional Bill of Lading*, Cape Town, 1997., str.2.

kako odgoda predaje tereta ovlaštenom primatelju u luci odredišta pridonosi kvarenju robe i uvećanim troškovima čuvanja tereta nije potrebno posebno govoriti. Uza sve to, nisu zanemarivi niti troškovi izdavanja i prijenosa teretnice koji mogu iznositi i više postotaka vrijednosti prevezene robe.

Iako suvremeni pomorski prijevoz nameće potrebu za novim ispravama, što pretpostavlja postupno sve manju primjenu teretnice u budućnosti, izvjesno je da će ona zadržati svoju ulogu u prijevozu rasutih tereta čiji prijevoz traje dulje i koji se često preprodaje tijekom prijevoza. Novi uvjeti međunarodnog prijevoza i trgovine imaju za posljedicu sve rašireniju uporabu isprave o multimodalnom prijevozu i pomorskog teretnog lista, čime se prelazi granica tradicionalnog shvaćanja prema kojemu je teretnica isprava pomorskog, a teretni list isprava cestovnog, željezničkog i zračnog prijevoza. Za razliku od teretnice, pomorski teretni list nije vrijednosni papir, glasi samo na ime, izvornik prati robu tijekom prijevoza, te je posebno pogodan u situacijama u prometu kada je relevantan odnos između naručitelja i primatelja, a ne prijenos prava na robu iz isprave na treću osobu, kao i u prijevozu koji traje kraće vrijeme. Činjenica da je teretni list isprava koja prati teret, kao posljedicu ima pojednostavljenje i smanjenje troškova prijevoza. Prema određenim podacima, u kontejnerskom prijevozu između Europe i SAD samo je u 15% slučajeva postojala potreba za izdavanjem teretnice, dok se u Sjevernom Atlantiku u 70% linijskog prijevoza koristi teretni list.²

Unatoč navedenim pogodnostima pomorskog teretnog lista u odnosu na tradicionalnu teretnicu, pomorski teretni list nema za cilj potpuno eliminiranje teretnice. To, dakako, neće biti moguće u slučajevima kada god postoji potreba za prijenosom prava na teretu tijekom putovanja. Ovaj, i slični problemi često se nazivaju krizom teretnice (*the Bill of Lading crisis*).³ Tzv. kriza teretnice i tehnički razvoj na polju elektroničkih komunikacija doveo je do toga da se u poslovnim i znanstvenim tradicionalne teretnice elektroničkim ekvivalentom u slučajevima kada je uporaba prenosive isprave neophodna.

Rješenje ovoga problema moguće je naći u uporabi računala i drugih sredstava za elektroničku razmjenu podataka, koja je dovela prijevozne isprave na prag novih radikalnih promjena. Nema nikakve sumnje da računala mogu obavljati ulogu prijenosa informacija brže, učinkovitije i ekonomičnije nego papirne isprave. Umjesto da brodar izda prijevoznu ispravu krcatelju, koju će ovaj poštom poslati primatelju, dovoljno je ubaciti u računalo podatke koji će gotovo trenutačno biti na raspolaganju primatelju, ma gdje se ovaj nalazio. Kako ne bi bilo zabune, vrijedi istaknuti kako

elektronički prijenos informacija nije ograničen samo na elektroničku razmjenu podataka, jer se i kod telexa i telefaksa obavijesti također prenose elektronički. Razlika je, međutim, u tome da se kod ovih uređaja poruka ipak tiska na papiru i to samo jednom, a oni nisu u stanju niti slagati informacije u memoriju, tako da u ovom slučaju ne možemo govoriti o paperless sustavima zamjene papirnih isprava kao kod prijenosa podataka u ispravi putem računala.

Pravo nigdje nije izriekom propisalo kako prijevozne isprave moraju biti na papiru, bitan je prijenos informacija i prava iz isprave. Korištenjem elektroničke razmjene podataka, papirna se isprava koja sadrži podatke o teretu, strankama i uvjetima ugovora, zamjenjuje podacima istoga sadržaja koji se unose u računalo, a slanje se, umjesto poštom, obavlja elektroničkim putem. Kako je razlika jedino u tehnici izrade i prijenosu, elektroničke bi teretnice, uz uklanjanje svih nabrojanih nedostataka tradicionalne papirne teretnice, trebale postići isti cilj i pravnu ulogu.

Pojedini autori, osvrćući se na razvoj elektroničke teretnice, ističu kako elektronička teretnica nije samo razvoj u formi teretnice, nego je kreacija potpuno nove vrste teretnice.⁴ S obzirom na široku legislativnu reformu koju će trebati usvojiti prije njezinoga širokog prihvaćanja u praksi i prateću tehnologiju, ova se konstatacija svakako čini ispravnom. S druge strane, neprenosive prijevozne isprave kakav je i teretni list, znatno lakše mogu biti zamijenjene svojim elektroničkim ekvivalentom jer nemaju značenje tradicijskih isprava. Za vjerovati je kako će u budućnosti upravo ove isprave biti prvim široko prihvaćenim korakom zamjene papirnih isprava u praksi, iako ta ista praksa zasigurno ima znatno veći interes za primjenu paperless teretnica zbog njihove specifične uloge u prijevozu stvari morem.

3. Pravno uređenje elektroničke teretnice

Legal regulation of Electronic Bill of Lading

O elektroničkoj trgovini, kao fenomenu novijega datuma već postoje brojna razmatranja međunarodnih tijela i pravnih teoretičara. Prvi oblici elektroničkog poslovanja datiraju od početka sedamdesetih godina ovog stoljeća, kada su banke uspostavile sustave elektroničkoga prijenosa gotovog novca. Primjena u gospodarstvu i državnoj upravi započela je pet godina kasnije, uvođenjem sustava elektroničke razmjene podataka. Međutim, zbog njezine složene pravne prirode, o elektroničkoj teretnici malo je toga ili gotovo ništa nije rečeno. Upravo stoga ovo područje predstavlja poseban

² Lloyd, *The Bill of Lading: do we really need it?*, Lloyd Maritime and Commercial Law Quarterly, London, 1989.

³ Martina Svenman, *An Electronic Equivalent to the Bill of Lading*, Gothenburg, 1997., str.8.

⁴ Erik Muthrow, *The Impact of EDI on Bills of Lading*, Cape Town, 1997., str.6.

izazov. Naveden je i razlog zbog kojega je potrebno poznavati cjelokupnu pravnu strukturu elektroničkoga poslovanja kako bi se popunile postojeće pravne praznine reguliranja elektroničkih teretnica.

3.1. Međunarodna tijela čija je djelatnost usmjerena na ujednačavanje pravila za elektroničke teretnice i elektroničku trgovinu *International bodies for Uniform Law and E-commerce*

Brojna su međunarodna tijela uključena u ujednačavanje pravila elektroničke trgovine, kako bi se uklonila pravna nesigurnost i omogućio neometan razvoj. Njihova brojnost, kao i činjenica da do danas nitko nije uspio iznaći cjelovito rješenje, sami za sebe govore o kakvoj se složenoj problematici radi. Gotovo je nemoguće nabrojiti sve što je do sada objavljeno, no, budući će to biti samo podredni izvor prava gdje postoje pravne praznine u reguliranju elektroničkih teretnica, za potrebe ovog rada dovoljno je obuhvatiti najznačajnija međunarodna tijela koja svojim radom nastoje pridonijeti ujednačavanju pravila za elektroničku trgovinu.⁵ To su:

- American Bar Association (ABA),
- European Union (EU),
- International Chamber of Commerce (ICC),
- International Convention Proposals (ICP),
- International Corporation for Assigned, Named and Numbers (ICANN),
- International Telecommunications Union (ITU),
- National Automated Clearing House Association (NACHA),
- National Conference of Commissioners on Uniform State Laws (NCCUSL),
- Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD),
- United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), World Trade Organisation (WTO).

Međutim, razmatranje rada svih nabrojanih tijela na međunarodnoj razini dolazi u obzir tek nakon što se utvrde pravne praznine u jedinom međunarodnom pravnom propisu koji uređuje pravnu problematiku elektroničkih teretnica, tj. u Pravilima za elektroničke teretnice Međunarodnog pomorskog odbora (*Comite Maritime International, CMI*). To će, dakako, biti nužno iz razloga što navedena pravila imaju brojne nedostatke koji su i bili razlogom njihovom slabom prihvaćanju u praksi. Više o *CMI* pravilima, njihovim nedostacima i pravnim izvorima koji se čine najprikladnijim kao podredni pravni izvor za elektroničke teretnice, bit će riječi u sljedećim poglavljima.

3.2. *CMI* pravila za elektroničke teretnice *CMI Rules for Electronic Bills of Lading*

CMI pravila za elektroničke teretnice (*CMI Rules for Electronic Bills of Lading*) Međunarodni je pomorski odbor prihvatio i objavio u lipnju 1990. godine, sa svrhom stvaranja i pravnog uređenja elektroničkog okružja kao zamjene za tradicionalnu papirnu teretnicu. Iz čl.1., koji nosi naslov "Polje primjene", jasno je kako će se primjenjivati samo ukoliko se stranke ugovora o prijevozu stvari morem tako dogovore. Sastoje se od samo jedanaest članaka, od kojih svaki ima vlastiti naslov kako slijedi: "Polje primjene", "Definicije", "Pravila postupanja", "Forma i sadržaj potvrde prijama poruke", "Rokovi i uvjeti ugovora o prijevozu", "Primjenjivo pravo", "Pravo nadzora i prijenosa", "Povjerljivi ključ", "Isporučka", "Opcija prijelaza na papirnu ispravu", te "Jednakost elektroničkih podataka pisanim". Za razliku od Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici koja nameće brodaru obvezu izdavanja teretnice samo na zahtjev krcatelja, *CMI* pravila navode kako je brodar dužan izdati elektroničku teretnicu.

Nužnost preciziranja korištenih termina Pravila za elektroničke teretnice, Međunarodni je pomorski odbor riješio člankom 2., koji sadrži definicije termina: "Ugovor o prijevozu", "Elektronička razmjena podataka", "Potvrda prijama poruke", "Nositelj (povjerljivoga ključa)", "Elektronički sustav" i "Elektronička pohrana podataka".

Ugovor je o prijevozu jednostavno definiran kao bilo kakav sporazum o prijevozu robe morem, djelomično ili u cijelosti. Moguće je, dakako, a svakako brže i učinkovitije, sklapanje ugovora putem elektroničke mreže. Kako to nije presudno važno za elektroničku teretnicu, Međunarodni se pomorski odbor odlučio za ovakvu kratku i jasnu definiciju, ne sugerirajući strankama ugovora način, niti formu njihovog sporazuma. No, svakako su za razumijevanje elektroničke teretnice interesantniji termini koji slijede, a obuhvaćeni su definicijama *CMI* pravila.

Prema Pravilima je *EDI* (*Electronic Data Interchange*) elektronička razmjena podataka, tj. razmjena trgovinskih podataka teletransmisijom. Već je u uvodnom dijelu naznačeno kako elektronički prijenos informacija nije ograničen samo na elektroničku razmjenu podataka, iako je elektronička razmjena podataka njezina najpoznatija forma. U tom je smislu i gornja definicija elektroničke razmjene podataka, iako isključuje druge forme elektroničke razmjene, ipak preopćenita, pa bi vjerojatno u tom smislu bila prihvatljivija isto tako jednostavna ali i znatno konkretnija definicija koja se može pronaći u literaturi, a prema kojoj je elektronička razmjena podataka dogovoreni prikaz informacija koje se šalju iz jedne računalne aplikacije u drugu.⁶ Pod dogovorenim prikazom

⁵ Baker & Mc Kenzie, *Global E-commerce Law – Uniform Law and Other Initiatives*, 2001.

⁶ Vidi Miroslav Gaćeša, *Neizbježne norme elektroničkog poslovanja*, Trend, Zagreb, 1998., str.1.

informacija razumijeva se standardizacija sadržaja i forme isprava kako bi se osigurala kompatibilnost sustava u uporabi. Naime, bez zajedničkoga standarda potrebno je postići odgovarajući sporazum među strankama za svaku pojedinačnu vezu, što bi onemogućilo širu primjenu elektroničke razmjene podataka u praksi.⁷ Važnost standarda za elektroničku razmjenu podataka spoznao je i Međunarodni pomorski odbor, te u već spomenutom čl.2. navodi značenje *UN/EDIFACT* kao standarda propisanog od strane UN za elektroničku razmjenu podataka u administraciji, trgovini i prijevozu. Iako favoriziraju *UN/EDIFACT* standard, *CMI* pravila za elektroničke teretnice ostavljaju korisnicima mogućnost korištenja i nekoga drugog standarda ukoliko ga smatraju prihvatljivim (čl.3.b.).⁸

Sam prijenos obuhvaća jednu ili više poruka poslanih elektroničkim putem kao jednu pošiljku i koje podaci imaju svoj početak i kraj (čl.2.d.). Iz dosadašnjeg razmatranja jasno je da se radi o elektroničkoj razmjeni podataka korištenjem *UN/EDIFACT* ili kojega drugog dogovorenog standarda.

Pod potvrdom prijama razumijeva se obavijest kojom se potvrđuje cjelovitost i vjerodostojnost informacije, koja se osigurava tzv. povjerljivim ključem (*Private Key*). Povjerljivi je ključ, u smislu čl.1.f. *CMI* pravila, svaki tehnički prikladan oblik, kao što je kombinacija brojeva i/ili slova, o kojemu se stranke mogu dogovoriti kako bi osigurale vjerodostojnost i cjelovitost prijenosa.⁹ Povjerljivi je

Slično i prema *UNCITRAL*-ovom Modelu zakona za elektroničku trgovinu govori se o elektroničkom prijenosu informacija *from computer to computer* koristeći dogovoreni standard za strukturu informacije.

⁷ Još sredinom 70-ih godina XX. stoljeća u Europi je uočena potreba prihvaćanja standarda za razmjenu poslovnih isprava među partnerima, koji bi bio neovisan o poslovnom području i prihvaćen na što je moguće širem prostoru. U to su vrijeme postojali samo vlastiti sustavi pojedinih kompanija pretežito za vlastitu, dakle internu uporabu. Dvojbe pri izboru standarda često su usporavale prijelaz na EDI sustav. Unatoč nastojanjima, ponajprije u Engleskoj, pomaci su bili dosta spori, tako da se tek deset godina kasnije moglo govoriti o početku globalnih standarda za EDI.

⁸ Današnji *EDIFACT* standard nastao je objedinjavanjem dvaju neovisno razvijanih standarda, američkoga X.12 i europskoga skupa standarda pod nazivom *Guidelines for Trade Data Interchange*, uz potporu *UNECE*. Nakon 18 mjeseci rada, niza pregovora, dogovora i kompromisa među sudionicima stvoren je *EDIFACT*. Prvotni je naziv glasio *EDI for Administration, Commerce and Trade*, ali je zbog nejasnoće riječ *Trade* zamijenjena s *Transport*, kako bi se očuvala kratica i naglasilo da se standard ne odnosi samo na područje trgovine. Iako SAD, kao najveći korisnik EDI tehnologije ima vlastiti standard X.12, preuzeo je obvezu da se 1997. godine usuglasi s ostatkom svijeta i preda na *EDIFACT* standard. Postignuto je da je standard neovisan o aplikaciji, komunikacijskom mediju i računalnoj platformi. Održavanje i razvoj standarda stalna je djelatnost UN-a, za čiju su provedbu zadužena radna tijela. Promjene se objavljuju jedan do dva puta godišnje u obliku direktorija koji sadrže poruke, segmente, podatke i kodove.

⁹ Ključ zapravo predstavlja niz alfanumeričkih znakova koji se koriste zajedno s algoritmom koji je određen prikladnom matematičkom metodom, kako bi se čitljivi podaci sadržani u poruci preveli u oblik nerazumljiv svima onima kojima poruka nije namijenjena. Ovaj postupak pretvaranja čitljivoga teksta u nečitljiv oblik naziva se šifriranjem. Suprotni postupak, vraćanja šifriranog teksta u čitljiv oblik, naziva se dešifriranjem i također je uvjetovan

ključ jedinstven za svakoga uzastopnog nositelja, nositelj nema pravo sam prenositi povjerljivi ključ nego to može činiti isključivo brodar koji time dobiva značajnu ulogu u prijenosu prava iz elektroničke teretnice, dok su i jedan i drugi obvezni čuvati sigurnost povjerljivog ključa (čl.8.a.). Ukoliko, pak, nositelj povjerljivog ključa osigurava prijenos poruke uporabom povjerljivog ključa, brodar je u tom slučaju obavezan poslati potvrdu elektroničke poruke posljednjem nositelju povjerljivog ključa (čl.8.b.). Konačno, povjerljivi ključ mora biti poseban i različit od svih metoda korištenih za identifikaciju ugovora o prijevozu i bilo koje druge sigurnosne lozinke ili druge identifikacije za pristup u mrežu računala (čl.8.c.).

Postoje dvije metode šifriranja korištenjem povjerljivoga ključa: šifriranje isključivo povjerljivim ključem (simetrično šifriranje) i šifriranje javnim ključem (*Public Key*) i povjerljivim ključem (asimetrično šifriranje). Iako *CMI* pravila za elektroničke teretnice govore samo o povjerljivom ključu, a ne i o javnom, trebala bi se smatrati dovoljno širokim da pokriju obje metode, jer i jedna i druga koriste povjerljivi ključ. Uostalom i *Bolero* se teretnice koriste pogodnostima asimetričnog šifriranja.¹⁰

Simetrično šifriranje ima za posljedicu da se isti ključ koristi za šifriranje i dešifriranje, što znači da brodar i nositelj koriste isti povjerljivi ključ. Doslovno tumačenje odredbi *CMI* pravila prouzročilo bi u slučaju asimetričnoga šifriranja i određene nelogičnosti. Naime, brodar nakon ukrcaja robe dostavlja obavijest krcatelju na elektroničkoj adresi koju ovaj odredi (čl.4.a.). Ova obavijest o ukrcaju sadrži: ime krcatelja, naznake o teretu, datum i mjesto ukrcaja, pozivanje na brodarove uvjete i rokove prijevoza i povjerljivi ključ koji će se koristiti tijekom sljedećega prijenosa. Međutim, u tom trenutku još uvijek ne postoji siguran komunikacijski kanal, te će se povjerljivi ključ morati prenijeti fizički ili na neki drugi siguran način. Pojavljuje se i pitanje kako će brodar, nakon što otkáže sadašnji povjerljivi ključ sukladno čl.7.b. i izda ga ponovno novom nositelju pronaći siguran način prijenosa s obzirom na možebitnu veliku fizičku udaljenost. Uza sve navedeno, problem će biti višestruko izražen u

posjedovanjem ključa. Odvajanjem algoritma od ključa omogućuje se da svi budu upoznati s algoritmom, ali bez ključa podaci su i dalje nerazumljivi. Zbog toga se sigurnost šifriranih podataka oslanja isključivo na povjerljivost ključa, a nikako na tajnost samog algoritma. Što više, poželjno je da algoritam bude što rašireniji, kako bi što veći broj ljudi bio u mogućnosti pronaći i ispraviti slabe strane algoritma. Uostalom, lakše je sačuvati povjerljivost ključa kojim se koristi manji broj osoba, od tajnosti algoritma kojim bi se trebao služiti širi krug ljudi. Ukoliko netko napusti grupu lakše je promijeniti ključ nego čitav algoritam zbog njegove složenosti.

Snaga zaštite poruka ovisi o složenosti otkrivanja ključa. Teorijski, povjerljivi bi se ključ mogao izračunati na temelju šifriranih podataka koji slobodno prolaze kroz mrežu. Složenost te zadaće ovisi o dužini ključa i algoritmu za šifriranje. Snaga zaštite često je opisana dužinom ključa koji se koristi, pa općenito vrijedi: duži ključ – bolja zaštita. Dužina se ključa mjeri u byteovima. U praksi je gotovo nemoguće izračunati ključ.

¹⁰ Vidi str. 128. i 129.

slučaju velikoga broja uzastopnih nositelja. Dok god je povjerljivi ključ poznat samo brodaru i nositelju, oni mogu biti sigurni da komuniciraju između sebe. Ukoliko bilo tko drugi otkrije povjerljivi ključ, to će utjecati, ne samo na vjerodostojnost i cjelovitost prijenosa, nego i na međusobnu identifikaciju.¹¹

Asimetrično šifriranje podrazumijeva postojanje dvaju uparenih ključeva: javnog ključa i povjerljivog ključa. Prednost korištenja uparenih ključeva je u tome što podaci šifrirani povjerljivim ključem mogu biti dešifrirani isključivo javnim ključem i obratno. Javni je ključ objavljen, svima dostupan, a odgovarajući povjerljivi ključ se čuva u tajnosti. U praksi će brodar poslati podatke nositelju šifrirajući ih javnim ključem, koji će ih, kada primi, dešifrirati svojim povjerljivim ključem koji je samo njemu poznat.

Vrijedi i suprotno, podaci šifrirani povjerljivim ključem mogu se dešifrirati jedino javnim ključem. Taj se, međutim, način neće koristiti jer je javni ključ po svojoj definiciji svima dostupan, a time i podaci šifrirani povjerljivim ključem.

Ovdje nemaju nikakvoga smisla odredbe *CM* pravila za elektroničke teretnice koje se odnose na izdavanje i prijenos povjerljivoga ključa, jer brodar i nositelj ne dijele isti povjerljivi ključ. Odredba o poništavanju povjerljivog ključa iz čl.7.b. također ne bi imala odgovarajuće značenje, iz razloga što bi se izgubila svaka prednost asimetričnoga u odnosu na simetrično šifriranje. Naime, prednost ove metode jest upravo u tome što se izbjegava problematična razmjena ključa na koju nailazimo šifriranjem isključivo povjerljivim ključem.

Korištenje simetričnoga i asimetričnog sustava šifriranja podataka iz elektroničke teretnice jamči zaštitu od njihovog neovlaštenog otkrivanja. Osim toga, potrebno je riješiti i zaštitu od moguće neovlaštene izmjene tih podataka na putu kroz mrežu. Rješenje možemo pronaći u korištenju digitalnoga potpisa, o kojemu, na žalost, *CM* pravila ne sadrže nikakve odredbe. No, nije samo izočnost odredbi o digitalnom potpisu nedostatak ovih pravila u sustavu zaštite podataka elektroničke teretnice. Problemi mogu nastati zbog činjenice da brodar djeluje kao povjerljivi posrednik u prijenosu povjerljivoga ključa, što je za njega velika odgovornost. U *CM* pravilima ne nalaze se odredbe koje bi pobliže odredile ovu odgovornost. Izgleda nevjerovatno da bi brodar želio sebe izložiti odgovornosti koja nije jasno određena i regulirana. Svaki uzastopni nositelj bio bi ovisan o brodarovom prijenosu povjerljivog ključa. Povjerljivost prijenosa bila bi ugrožena ukoliko stranke žele skriti svoj identitet u odnosu na brodara. Iako *CM* pravila o tome ne govore, problem se može riješiti samo uključivanjem treće nezavisne stranke u prijenos povjerljivog ključa.

Rješenje problema prijenosa javnoga ključa rješava i problem identifikacije. Ako se pouzdano zna kome pripada javni ključ, onda se s jednakom pouzdanošću može provjeriti vjerodostojnost pošiljatelja podataka šifriranih odgovarajućim povjerljivim ključem.¹²

U svakom slučaju potrebno je nekome vjerovati kad kaže da je to doista nečiji javni ključ. U realnom papirnom okružju često se dolazi u situaciju da je potrebna identifikacija, ali tu je situacija bitno različita. Prilikom elektroničke razmjene podataka u prijevozu robe morem teorijski možemo imati neograničen broj nositelja. Zbog toga korisnik treba odabrati kome će vjerovati i potvrde koje se izdaju bit će dovoljan dokaz o nečijem identitetu i vjerodostojnosti njegovoga javnog ključa. Ovo je i razlog što su se u posljednje vrijeme pojavile čitave kompanije koje imaju ulogu treće strane u provjeravanju i utvrđivanju nečijega identiteta, nakon čega mu izdaju digitalno uvjerenje o identitetu.¹³

Kako to funkcionira u praksi? Npr. brodar i budući nositelj već su ranije podnijeli zahtjev za izdavanje uvjerenja o identitetu trećoj strani koja uživa njihovo povjerenje. Treća strana provjerava njihov identitet na temelju papirnih isprava koje su predočene prilikom podnošenja zahtjeva. Ukoliko nema nikakvih smetnji, nakon što brodar i budući nositelj prosljede svoj javni ključ, treća strana kreira digitalni potpis i nakon toga izdaje uvjerenje kojim se potvrđuje da taj ključ zaista njima pripada. Pri daljnjoj komunikaciji se kod prvog kontakta šalje uvjerenje i javni ključ. Cijelim procesom, dakle, upravlja treća strana.

Uvjerenje bi trebalo sadržavati naziv ili ime brodara odnosno budućega nositelja, dodatne podatke za identifikaciju, javni ključ, nadnevak do kojega vrijedi javni ključ, ime odnosno naziv izdavatelja i jedinstveni serijski broj. Svi ovi podaci formiraju uvjerenje koje se na kraju šifrira koristeći povjerljivi ključ. Ukoliko korisnici imaju povjerenje u ovlaštenog izdavatelja i imaju izdavateljev javni ključ, mogu biti sigurni u ispravnost uvjerenja.

Nositelj je, na temelju posjedovanja valjanoga povjerljivog ključa, ovlašten zahtijevati predaju tereta, imenovati primatelja ili ga zamijeniti bilo kojim drugim primateljem uključujući i samoga sebe, prenositi prava nadzora i prijenosa na drugu stranku, te ima i druga prava prema brodaru u svezi s rokovima i uvjetima ugovora o prijevozu isto kao da je imatelj papirne teretnice (čl.7.a). Čl.7.d. *CM* pravila daje prijenosu prava i raspolaganja istu ulogu i isti učinak kao da je takav prijenos učinjen papirnom teretnicom.

¹² Erik Muthrow, op.cit., str.6.

¹³ Ovo se uvjerenje u literaturi obično naziva *Certificate Authority* (CA). U *Bolero* sustavu to je središnji registar, dok ga pojedini autori nazivaju osobnom kartom elektroničkoga poslovanja. *American Bar Association* pokrenuo je projekt za uvođenje nove pravne profesije: *Cyber Notary*. *Cyber Notar* bit će ekspert ne samo za međunarodno pravo, nego će i u tehnologiji prijenosa informacija elektroničkim putem svjedočiti o identitetu pošiljatelja elektroničke isprave.

¹¹ S tim u svezi je i čl 3.c. koji navodi kako bilo koji prijelaz prava na robu treba smatrati povjerljivom informacijom u odnosu na bilo koju treću stranu.

Predaja tereta je posljednja faza ugovora o prijevozu. Predajom tereta primatelju obavljena je isporuka, a primatelj preuzimanjem istoga stječe neposredan posjed na teretu. Po *CMI* pravilima brodar će najprije obavijestiti nositelja o mjestu i nadnevku namjeravane predaje tereta. Nositelj će na temelju takve obavijesti imenovati primatelja i pružiti odgovarajuće instrukcije brodaru o isporuci. Ukoliko, pak, nositelj ne imenuje primatelja, on će se smatrati primateljem (čl.9.a.). Brodar će predati teret po predočenju odgovarajućih isprava sukladno instrukcijama koje je ranije dobio od nositelja. Predajom tereta primatelju automatski se otkazuje povjerljivi ključ (čl.9.b.). Brodar neće biti odgovoran zbog neisporuke ukoliko dokaže da je postupao s dužnom pozornošću prilikom utvrđivanja identiteta primatelja (čl.9.c.). Prema tome, temelj odgovornosti brodar za identifikaciju primatelja je pretpostavljena krivnja.

Uzimajući u obzir kako u vrijeme donošenja nisu postojali uvjeti za izradu pravnih propisa koji se tiču elektroničke trgovine, možemo zaključiti da *CMI* pravila predstavljaju golem iskorak naprijed.¹⁴ S druge strane, ovo je razlogom što su *CMI* pravila daleko od savršenog sustava funkcioniranja elektroničkog ekvivalenta papirnoj ispravi. Premda otvaraju mogućnost primjene u praksi ukoliko njihovu primjenu stranke izričito ugovore, ipak je takva primjena nužno izložena riziku zakonodavne neizvjesnosti.

CMI pravilima nedostaju brojne odredbe koje se tiču različitih područja pravnog uređenja elektroničkih teretnica, dok razvoj informacijskih sustava nameće potrebu modificiranja odredbi koje se tiču zaštite tajnosti podataka i odgovornosti u slučaju pada sustava. Neizvjesno je hoće li i kada naći širu primjenu u praksi, iako je prošlo više od deset godina nakon njihovog donošenja. Samo je nekoliko primjera njihove primjene putem unošenja u ugovor o prijevozu, upravo zbog ove pravne i tehnološke nesigurnosti.

Kako se čini, postojanje nedostataka predvidio je i Međunarodni pomorski odbor u tri slučaja. Kao prvo, otvorio je mogućnost postojećim Haaško-visbyjskim pravilima da u većini slučajeva upravljaju elektroničkom teretnicom, odredbom kojom dopuštaju "podvrgavanje ugovora o prijevozu bilo kojoj konvenciji ili nacionalnom pravu koje bi bilo pravno obvezujuće da je izdana klasična papirna teretnica". Nadalje, određeno je kako se ponašanje stranaka ravna prema Jedinostvenim pravilima uključivanja razmjene trgovačkih podataka teletransmisijom (*Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission, UNCID*) iz 1987., kada nisu u sukobu s odredbama ovih pravila.¹⁵ Kako, u vrijeme donošenja *CMI* pravila za elektroničke teretnice nije bio na snazi

UNCITRAL-ov model-zakon za elektroničku trgovinu, mišljenja sam kako je upravo Model-zakon taj na koji bi trebalo uputiti stranke u svim slučajevima u kojima postoje pravne praznine u *CMI* pravilima. Konačno, Međunarodni je pomorski odbor predvidio i mogućnost prijelaza na klasičnu papirnu ispravu o prijevozu u bilo koje vrijeme

Prema mišljenju većine stručnjaka, najveći je nedostatak *CMI* pravila izostavljanje odredbi koje se tiču identifikacije pošiljatelja. I ovaj je problem moguće riješiti upućivanjem na danas dostupnu pravnu regulativu u svezi s elektroničkim, odnosno digitalnim potpisima kao njihove najsofisticiranije metode.¹⁶

U postojećem pravnom uređenju, osobno sam mišljenja kako je danas potrebnije riješiti jedan drugi nedostak *CMI* pravila. Naime, postojeća Haaško-visbyjska pravila dopuštaju brodaru da ograniči svoju odgovornost u slučaju svih tužbi za naknadu gubitaka ili oštećenja robe koja je predmet ugovora o prijevozu, bilo da se tužba zasniva na ugovornoj ili izvanugovornoj odgovornosti.¹⁷ Po *CMI* pravilima, brodar ne može isključiti ili ograničiti svoju odgovornost za prijam ili slanje elektroničkih poruka. Drugim riječima, ukoliko dođe do raskida ugovora zbog pogrešaka u elektroničkom prijenosu informacija ili pada informacijskog sustava, brodar bi odgovarao neograničeno, što bi predstavljalo odgovornost na koju bi on teško pristao. Navedeno bi predstavljalo značajno odstupanje od tradicionalnog instituta ograničenja visine odgovornosti koji je upravo ustanovljen kako bi zaštitio brodar od prevelike štete i koji poznaju sve relevantne međunarodne konvencije.¹⁸

3.3. Model zakon za elektroničku trgovinu *UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce*

UNCITRAL-ov model-zakon za elektroničku trgovinu (*UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce*), usvojen na 29. sjednici tog tijela nadnevka 12. lipnja 1996. godine, može poslužiti kao važan pravni izvor za elektroničke teretnice u brojnim slučajevima u kojima su *CMI* pravila za elektroničke teretnice propustila ili su nedovoljno regulirala određena područja.¹⁹

Sam Model-zakon podijeljen je u dva dijela, prvi koji se bavi elektroničkom trgovinom općenito i drugi koji govori o elektroničkoj trgovini u posebnim područjima. Namjera mu je ponuditi nacionalnim

¹⁴ Erik Muthrow, op.cit., str.24.

¹⁷ Poblize Ivo Grabovac, Ogladi o odgovornosti brodar, Split 1997.

¹⁸ Misli se na Konvenciju o teretnici iz 1924. godine (Haaška pravila), Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici iz 1968. godine (Visbyjska pravila) i Konvenciju o prijevozu robe morem iz 1978. godine (Hamburška pravila).

¹⁹ Dodani čl. 5.bis usvojen je 1998. Činom usvajanja Model-zakona ujedno se zahtijeva od Glavnog tajnika da prenese vladama i drugim zainteresiranim tijelima njegov tekst zajedno s Vodičem za ozakonjenje (*Guide to Enactment*).

¹⁴ John Livermore & Krailek Euarjai, *Electronic Bills of Lading*, Journal of Information, Law and Tehnology, 1997., str.8.

¹⁵ Pravila ustanovljavaju obvezu stranaka da se brinu o osiguranju prijenosa elektroničke informacije, i u tom su smislu korisna za siguran način izvedbe transakcije.

zakonodavstvima skup međunarodno prihvatljivih pravnih pravila s ciljem stvaranja sigurnijeg pravnog okruženja u svijetu elektroničke trgovine, vodeći računa o postojećim pravnim ograničenjima i razlikama u nacionalnim zakonodavstvima. Načela Model-zakona mogu biti od koristi i individualnim sudionicima elektroničke trgovine, nudeći im ugovorna rješenja za prevladavanje zakonskih smetnji, gdje to pojedine nacionalne jurisdikcije dopuštaju, iako im to nije temeljna namjera. Prihvatanje Model-zakona eliminiralo bi potrebu stranaka, koje se koriste pogodnostima elektroničke razmjene podataka u trgovini, da prethodnim ugovorima reguliraju prava i obveze u svezi s međusobnim odnosima na temelju elektroničkih isprava, uključujući i različite klauzule o izboru nadležnog tijela za rješavanje sporova koji mogu iz toga proisteci.

UNCITRAL-ova odluka da predloži zakonski okvir za elektroničku trgovinu vezana je uz činjenicu da je zakonodavstvo brojnih zemalja zastarjelo iz razloga što ne uzima u obzir trend narastajuće elektroničke trgovine. Model-zakonom *UNCITRAL* izražava namjeru eliminirati poteškoće koje nacionalno i međunarodno zakonodavstvo uzrokuje međunarodnoj trgovini. Nadalje, na međunarodnoj razini, Model-zakon može biti koristan kao sredstvo za interpretiranje postojećih međunarodnih konvencija koje otežavaju primjenu elektroničke trgovine.

Sukladno navedenom, u svezi s aktualnom pravnom problematikom elektroničkih teretnica, Model-zakon može poslužiti kako strankama ugovora o prijevozu, trgovačkim partnerima, bankama i osigurateljima, tako i zakonodavstvima pomorskih trgovačkih država i čitavoj međunarodnoj zajednici kao jedinstveni pravni okvir. Kako razmatranje najvažnijih pravnih zahtjeva vezanih uz elektroničku teretnicu zbog svoje važnosti traži posebnu pozornost, u posebnom poglavlju razmotrit ćemo pravnu problematiku vezanu uz pitanje forme i izvornika elektroničke teretnice, kao i dokazne snage u njoj sadržanih informacija, oslanjajući se najvećim dijelom na *UNCITRAL*-ov model-zakon za elektroničku trgovinu.

3.4. Razlozi zbog kojih Smjernica EU za elektroničku trgovinu ne može biti izvor prava za elektroničku teretnicu *The reasons why E-Commerce Directive can't be law base for Electronic Bill of Lading*

Iz dosadašnjeg izlaganja proizlazi logično pitanje, zašto kao jedan od relevantnih izvora za elektroničku teretnicu uzimamo *UNCITRAL*-ov model-zakon, radije nego netom usvojena i prihvaćena Smjernice EU za elektroničku trgovinu (*E-Commerce Directive*).²⁰ Smjernica EU obvezuje

²⁰ Europski parlament (*European Parliament*), odobrio je Smjernicu EU za elektroničku trgovinu 4. svibnja 2000. godine, i

države članice da uklone zapreke koje postoje kod sklapanja elektroničkih ugovora i iznađu mogućnosti za povećanje sigurnosti elektroničkog prijenosa podataka, ali ne omogućuju uključivanje trećih osoba na postojećoj razini razvoja elektroničke razmjene podataka. Iz ovoga je jasno kako se elektronička teretnica, kao složena isprava, ne može podvesti pod odredbe Smjernice EU. Osim toga, pomorski prijevoz robe odavna je prešao granice Starog kontinenta.

3.5. Pravila tumačenja trgovačkih termina Međunarodne trgovačke komore *INCOTERMS 2000* *ICC Official Rules for the Interpretation of Trade terms INCOTERMS 2000*

Incoterms se često krivo tumači kao uporaba prigodom ugovora o prijevozu a ne ugovora o prodaji. Istina je da dogovor stranaka o uporabi određenih *Incoterms* termina ima utjecaj i na ostale ugovore. Npr., ako je prodavatelj u ugovoru dogovorio CFR ili CIF termin, on ne može obaviti prijevoz robe prema tom ugovoru na drukčiji način nego morskim putem, jer prema tim odredbama mora kupcu predočiti teretnicu ili drugu ispravu o prijevozu stvari morem, što jednostavno neće biti moguće ako se koristio drugim granama prijevoza.

Najnovija verzija – *Incoterms 2000*, koju je kao i dosadašnja izdanja izradila grupa eksperata Međunarodne trgovačke komore u Parizu (*International Chamber of Commerce, ICC*), u prvoj verziji nakon deset godina, uzima u obzir značajne promjene koje su se dogodile u praksi međunarodnog trgovanja: širenje zona slobodne trgovine, intenzivnija uporaba elektroničkog komuniciranja i promjene u prijevoznčkoj praksi.²¹

Tradicionalno, brodska je teretnica bila jedina prihvatljiva isprava koju je prema CFR i CIF terminima prodavatelj imao obvezu predočiti. Činjenica da je posjedovanje teretnice nužno za preuzimanje robe od brodarka u luci odredišta, otežava njezinu zamjenu elektroničkim načinom komunikacije. Još u verziji *Incoterms 1990*, unatoč posebnoj pravnoj prirodi teretnice, uzima se u obzir kako će ona u bližoj budućnosti biti zamijenjena elektroničkim ispravama. Prema klauzuli A8 pojedinih trgovačkih termina *Incotermsa 2000*, papirne se isprave mogu zamijeniti elektroničkim porukama, pod uvjetom da su se stranke sporazumjele o elektroničkoj komunikaciji.

Klauzula A8 *Incotermsa 2000* navodi da, ukoliko su se kupac i prodavatelj dogovorili o komunikaciji

ostavio državama članicama osamnaest mjeseci da ih implementiraju u svoja nacionalna zakonodavstva.

²¹ Novi *Incoterms 2000* objavljen je u rujnu 1999., a stupio je na snagu 1. siječnja 2000. godine. Inače prvi *Incoterms* je Međunarodna trgovačka komora objavila 1936., a njegove izmjene i dopune su do sada obavljene 1953., 1967., 1976., 1980., 1990., i, konačno, najnovije 2000.

elektroničkim putem, uobičajena prijevozna isprava može biti zamijenjena odgovarajućom elektroničkom razmjenom podataka. Istodobno, klauzula B8 nameće kupcu obvezu prihvatanja dokaza o isporuci sukladno klauzuli A8 ako su se stranke tako sporazumjele. Na taj je način najnovija verzija *Incotermsa* usklađena s rastućom uporabom elektroničke razmjene podataka, određujući pravnu valjanost elektroničke poruke, odnosno elektroničke teretnice u pomorskom prijevozu.

3.6. Nacionalna zakonodavstva *National Laws*

Pokušaji pravnog uređenja elektroničkih teretnica postoje i u nacionalnim zakonodavstvima. Iako postoje određeni nacionalni propisi koji reguliraju područje elektroničke trgovine, konkretno pravno uređenje elektroničke teretnice, koliko je poznato, moguće je naći u engleskom Zakonu o prijevozu robe morem (*Carriage of Goods by Sea Act, COGSA*) iz 1992. i australskoj Uredbi o ispravama pomorskog prijevoza (*Australian Sea-Carriage Documents Bill*) iz 1996. godine.

Engleski zakon o prijevozu robe morem zamijenio je stari Zakon o teretnici (*Bills of Lading Act*) iz 1855. godine. Bavi se velikim dijelom naslovima za tužbu, te navodi stranke ovlaštene za tužbu protiv brodarka za gubitak ili oštećenje robe: ovlaštenu imatelj teretnice, teretnog lista i imatelj naloga na iskrcaj. Sadrži odredbu o proširenju primjene na slučajeve gdje se koristi elektronička razmjena podataka, te određuje jednakost i učinkovitost informacija dobivenih sredstvima različitim od *writing* na isti način kao da su u pisanom obliku.

Australska Uredba o ispravama pomorskog prijevoza jedan je od posljednjih pokušaja uvođenja elektroničke teretnice u praksu. Uredba sadrži odredbe za "elektroničke i računalne isprave pomorskog prijevoza", koje se temelje na *UNCITRAL*-ovom model-zakonu, tako da definira značenje poruke podataka u elektroničkoj teretnici na isti način kako je to učinjeno u Model-zakonu. Na isprave pomorskog prijevoza u obliku poruke podataka primjenjuju se iste odredbe kao i na pisane isprave pomorskog prijevoza.

4. Pitanje zaštite tajnosti i cjelovitosti podataka sadržanih u elektroničkoj teretnici i identifikacije pošiljatelja tih poruka

Protection and security of data messages in Electronic Bill of Lading and sender identification

Uporaba različitih inačica elektroničkog potpisa može učinkovito jamčiti kako će elektronička poruka stići primatelju nepromijenjena, kao i identitet pošiljatelja takve poruke. U tom smjeru postoje

brojne inicijative i dosada objavljeni međunarodni i nacionalni propisi.²²

Budući da je teretnica složena isprava, te da prava na robu opisanu u teretnici mogu više puta prelaziti s jednog ovlaštenog imatelja na drugog, i pored velike sigurnosti koju pruža ovakav način zaštite, i dalje postoji mogućnost zlouporabe. Ukoliko se koristi najsofisticiranija metoda elektroničkog potpisivanja, digitalni potpis, koji podrazumijeva metodu šifriranja javnim i povjerljivim ključem, odnosno asimetrično šifriranje (*Public Key Infrastructure*), primatelj elektroničke poruke mora biti siguran da javni ključ doista pripada pošiljatelju.²³ Rješenje ovog problema se postiže uporabom digitalnih uvjerenja, koja bi se mogla nazvati i digitalnim osobnim kartama u cyber prostoru, sredstvo pomoću kojega stranke koje međusobno komuniciraju dokazuju identitet na Internetu.

U tu svrhu, pojavljuju se i kompanije koje imaju ulogu povjerljive treće strane – *Certificate Authority (CA)*, čija je uloga provjera i utvrđivanje stranačkog identiteta i izdavanje digitalnog uvjerenja. Neophodan je uvjet da stranke zatraže i dobiju digitalno uvjerenje. Ako stranke imaju povjerenje u CA i imaju CA javni ključ, tada mogu biti sigurne u identifikaciju.

Prema *CMI* pravilima za elektroničke teretnice, brodar ne bi mogao ograničiti svoju odgovornost za gubitak, manjak ili oštećenje tereta prouzročen greškom tijekom slanja elektroničkih poruka, što bi, s druge strane, znatno povećalo troškove prijevoza. Time bi se, odmah na početku poništila prednost ekonomičnosti uporabe elektroničke teretnice, nametnula odgovornost brodaru na koju bi ovaj teško pristao, te bi predstavljalo značajno odstupanje od tradicionalnog instituta ograničenja odgovornosti brodarka. Ostaje za vidjeti kakve uvjete i garancije može ponuditi treća neovisna strana. Čini se kako niti najnoviji *Bolero* projekt nije riješio ovaj problem, jer se treća neovisna strana bavi više ograničenjem vlastitih rizika u funkcioniranju informacijskog sustava.²⁴

5. Razmatranje važnijih pravnih pitanja vezanih uz elektroničke teretnice *Discussing the important law matters related to Electronic Bill of Lading*

UNCITRAL-ov model-zakon za elektroničku trgovinu oslanja se na jedan novi pristup u zakonodavstvu, koji se naziva pristupom funkcionalne jednakosti (*functional equivalent*). Taj se pristup temelji na analizi zahtjeva za papirnim

²² Opširnije o elektroničkom potpisu i pravnim propisima za njegovo ujednačavanje vidi Zlatko Česić, *Elektronički potpis i njegova primjena u sustavu elektroničkih teretnica*, Hrvatska pravna revija br. 8, kolovoz 2001., str. 39-43.

²³ Što se tiče povjerljivog ključa, on je ionako dostupan samo određenoj stranci, te nije moguća zlouporaba.

²⁴ Vidi str. 28-30.

ispravama i razmatranju kako se funkcije koje obavljaju papirne isprave mogu zadovoljiti u elektroničkom okružju. Te su funkcije npr. osiguranje čitljivosti isprave, dopustivost reproduciranja, prihvatljivost forme, te nepromjenjivost i potvrđivanje potpisom o čemu je bilo riječi u prethodnom poglavlju. Iako elektronički zapisi mogu osigurati višu razinu sigurnosti i brzine prijenosa, ipak, usvajanje pristupa funkcijske jednakosti ne nameće korisnicima više standarde razine sigurnosti nego je to u *paper-based* okružju.

Model-zakon niti ne pokušava odrediti *paper-based* ekvivalent bilo kojoj vrsti papirne isprave. Umjesto toga, omogućava elektroničkim porukama istu razinu zakonskog priznanja kao što je uživaju odgovarajuće papirne isprave koje imaju istu funkciju. Pristup funkcionalne jednakosti nalazimo u čl.6. do 8., s obzirom na pisanu formu, potpis i izvornik.

5.1. Može li se elektronička teretnica smatrati izvornikom?

Can we consider Bill of Lading as an original?

Davnašnja je praksa izdavanja teretnica u više primjeraka.²⁵ Kao prvotni razlog za ovakvu praksu navodila se mogućnost gubitka teretnice tijekom prijevoza. U suvremenom prijevozu krcatelju treba nekoliko primjeraka jer ih za svaku sigurnost šalje primatelju na razne načine (npr. najbržim prometnim sredstvom, zrakoplovom, redovitim poštom, u zapečaćenom omotu koji se predaje zapovjedniku broda). Osim toga, teretnica može poslužiti kreditnim i trgovačkim operacijama na različitim mjestima (npr. za prijenos prava vlasništva na robi, za zalaganje robe, za osiguranje robe, za naplatu kupovne cijene dokumentarnim akreditivom, itd.).²⁶

Može izgledati čudno kad se kaže da se teretnica izdaje u više primjeraka, jer pojam izvornika obično označava nešto što postoji jedinstveno. U konkretnom slučaju, više izvornika teretnice označava kako svi primjerci predstavljaju jednu teretnicu i kako je bitno da jedan od izdanih primjeraka stigne u ruke primatelju. Ovlašteni je imatelj teretnice pri preuzimanju tereta dužan teretnicu vratiti brodaru. Ukoliko je izdano nekoliko izvornih primjeraka, svaki ovlašteni imatelj ima pravo zatražiti predaju tereta. Ako je netko od ovlaštenih imatelja iskoristio to svoje pravo, ostali primjerci gube važnost za brodaru.

²⁵ Različita zakonodavstva ne rješavaju na isti način pitanje broja izvornih primjeraka teretnice. Pojedini pomorski zakoni zahtijevaju određeni broj (jedan ili više) primjeraka, dok drugi ne sadrže takve odredbe nego to prepuštaju volji stranaka i poslovnim običajima. Hamburška pravila propisuju navođenje broja izdanih izvornika ukoliko ih je više od jednoga, te na taj način izričito priznaju mogućnost postojanja više izvornika teretnice.

²⁶ Ivo Grabovac, *Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske*, Split, 1999., str.41.

Iako se više primjeraka teretnice izdaje u interesu krcatelja, u praksi se može dogoditi slučaj da on to zlouporabi na način da isti teret proda višestruko, prenoseći na svakoga novog imatelja po primjerak teretnice.²⁷ Zato se na svakom primjerku naznačuje ukupan broj izdanih primjeraka kako bi se zaštitio ovlašteni imatelj teretnice kojemu bi trebalo biti poznato postoji li u prometu još neki izvornik teretnice kojim on ne raspolaže.

U *paper-based* okružju, isprave imaju dokaznu snagu samo ako su u izvorniku, kako bi se umanjila mogućnost promjene koja bi se teško otkrila u preslici. U svezi s razmatranjem dokazne snage jedne složene elektroničke isprave kakva je elektronička teretnica, nužno je uz interpretaciju pojmova pisana forma i elektronički potpis uključiti i pojam izvornika. Naime, zahtjev za prezentacijom izvorne isprave može predstavljati jednu od glavnih zapreka uporabi elektroničke teretnice, poglavito uzimajući u obzir brojne sporove u praksi vezane uz pitanje izvornosti isprava.

Ako je izvorna isprava po svojoj prirodi medij na kojemu je stvorena informacija sadržana u njoj, nemoguće je govoriti o izvornoj elektroničkoj teretnici, jer primatelj takve poruke uvijek prima njezinu presliku. Izgled elektroničke isprave potpuno je različit kad je pohranjena u računalu ili se npr. čita na ekranu računala. Manipuliranje sadržajem elektroničke teretnice može, nakon njezinog nastanka a prije čitanja, biti učinjeno bez ikakvog traga. Zbog ovog se razloga često ističe kako se ne može govoriti o elektroničkoj izvornoj ispravi na isti način kao i o izvornoj papirnoj ispravi. Tehnički, izvornik elektroničke isprave ostaje u memoriji računala i svaki prikaz odnosno izlazak, npr. na papiru, ekranu i sl., po određenju se ne može smatrati izvornikom. S druge strane, korištenje kriptografskih metoda zaštite i elektroničkih potpisa može osigurati nepromijenjivost isprave, tako da se zahtjevu za nepromijenjivost isprave od trenutka kad je načinjena može udovoljiti. To je i najvažniji razlog zbog kojega pravo zahtijeva izvornu ispravu.²⁸

Model-zakon rješava ovaj problem pristupom funkcionalne jednakosti izvorniku, određujući kako će pravnom zahtjevu za predstavljanje ili zadržavanje informacije u njezinom izvorniku biti udovoljeno u dva slučaja: ako postoji pouzdano jamstvo integriteta informacije od vremena njezinog nastanka i ukoliko ta informacija može biti prezentirana. Ovo je istodobno minimum zahtjeva kojima treba udovoljiti poruka podataka da bi se ona smatrala funkcionalno jednakom izvorniku. Prema Vodiču za ozakonjenje Model-zakona, taj prihvatljivi minimum ne treba smatrati pozivom za ustanovljavanje zahtjeva koji bi bili stroži od onih sadržanih u samom Model-zakonu.

Kao kriterij za procjenu integriteta Model-zakon uzima cjelovitost i nepromijenjivost, odvojeno od

²⁷ Časlav Pejović, *Prijevozne isprave u pomorskoj plovidbi*, Kyoto, 1989., str. 51.

²⁸ Vidi Martina Svenman, op.cit., str.12.

nužnih dopuna kao što su potvrda, uvjerenje i sl. Toliko dugo dok sadržaj poruke ostane nepromijenjen, nužne dopune neće utjecati na njezinu izvornost. Prema tome, npr. elektronička potvrda dodana na kraju "izvorne" poruke kako bi potvrdila samu "izvornost" ili poruka dodana od strane računala na početku ili kraju za potrebe prijenosa smatrat će se dodatnim dijelovima za slanje "izvornog primjerka". Ovakvom interpretacijom može se zaključiti kako je Model-zakon uzeo u obzir kontinuirani razvoj tehničkih sredstava pogodnih za osiguranje cjelovitosti, nepromjenjivosti i prezentacije poruke kojima je moguće potvrditi njezinu izvornost.

Kao i u ostalim zahtjevima koji se tiču dokazne snage elektroničkih podataka, riječ pravo namjerava obuhvatiti različite izvore prava. Ovo je potrebno naglasiti zbog toga što se u zamljama *common law*-a smatra kako se riječ pravo odnosi samo na običajno pravo. Pravilo najboljeg dokaza anglosaksonskog prava zahtijeva iznošenje najkorisnijeg dokaza. U slučaju da postoji izvorna papirna teretnica, elektronička se teretnica ne može smatrati najboljim dokazom. No, ako ne postoji izvorna papirna teretnica, poruke sadržane u računalu ili računalni ispis elektroničke teretnice može se smatrati najkorisnijim dokazom.

5.2. Mora li teretnica biti u pisanom obliku?

Do we need Bill of Lading in writing form?

Postavlja se pitanje mogu li stranke regulirati i formu teretnice u ugovoru o prijevozu. U nekim slučajevima pravo za određeni tip isprava zahtijeva pisanu formu.

Zakonodavstva različitih zemalja značajno se razlikuju po tome za koje se isprave zahtijeva pisana forma. Za teretnice, zbog njihove važnosti u međunarodnoj trgovini, obično se zahtijeva da budu u pisanom obliku. Haaško-visbyjska pravila izričito ne zahtijevaju pisani oblik teretnice, težište je na navodu da je teretnica isprava i da mora biti izdana. Pisani se oblik tu podrazumijeva. U slučaju elektroničke teretnice stranke ugovora o prijevozu mogle bi u ugovor unijeti odredbu kojom će pokušati premostiti statutarno zakonodavstvo. Ostaje vidjeti kako će sudovi interpretirati odredbe ovakvih ugovora. Treba istaknuti kako izgleda da sudovi općenito dosta liberalno pristupaju zahtjevu za pisanom formom.

Engleska Uredba tumačenja (*Interpretation Act*) iz 1978. određuje pisanu formu kao tipkanje, printanje, litografiju, fotografiju i ostale metode predstavljanja ili reproduciranja riječi u vidljivoj formi. Ovo bi trebalo biti dovoljno široko određenje da pokrije i elektroničke teretnice. Englesko pravo ima fleksibilan stav prema zahtjevima za pisanom formom. Uredba o prijevozu robe morem, kao uostalom i običajno pravo, podupiru ovakav stav.

Interesantno je mišljenje suda u slučaju *Derby & Co v. Weldon* prema kojemu se računalna baza podataka koja sadrži informaciju promjenjivu u čitljiv oblik smatra ispravom.²⁹ U slučaju *Grant v. South Western & Country Properties Ltd.*, sud je utvrdio da samim postojanjem određenog instrumenta za dešifriranje informacije ne može biti nikakve razlike u pristupu.³⁰ Ukoliko analiziramo obje presude dolazimo do zaključka kako elektronička teretnica može biti tretirana na isti način kao da je u pisanom obliku, bez obzira na različitu interpretaciju odredbi o zahtjevima za pisanom formom i bez obzira o kakvom se instrumentu za dešifriranje informacija radi.

U pripremi Model-zakona posebna je pozornost posvećena funkcijama koje su se tradicionalno pridavale različitim vrstama *writings*-a u *paper-based* okružju. Brojni su razlozi zbog kojih nacionalna zakonodavstva zahtijevaju uporabu pisanih isprava: zbog osiguranja opipljivog dokaza postojanja, svijesti stranaka o posljedicama sklapanja ugovora, čitljivosti isprave, nepromjenjivosti zapisa tijekom vremena, zapisa neprekidnog tijeka transakcije, reprodukciju primjerka za svaku stranku, prihvatljivost za vlasti i sudstvo, pohranjivanja podataka u pisanoj formi, nadzora i kasnijih pregleda vezanih uz knjigovodstvo i porez itd.³¹

Postojeći zahtjevi za prezentaciju u pisanoj formi često se, u elektroničkom okružju, poistovjećuju sa zahtjevima za potpis i izvornik. Kad se usvaja pristup funkcijske jednakosti, na zahtjev za pisanom formom elektroničke teretnice treba gledati kao na najniži u hijerarhiji nabrojanih zahtjeva. Zbog toga se zahtjev za pisanom formom ne treba poistovjećivati s postojećim strožim zahtjevima koji se odnose na potpis i izvornik. Npr., u većini nacionalnih zakonodavstava, pisana isprava koja nije datirana i potpisana, smatrala bi se pisanom formom male dokazne snage u izočnosti drugog dokaza vezanog uz identifikaciju autora. Uzimajući u obzir način na koji su u *paper-based* okružju riješena pitanja kao što su cjelovitost podataka i zaštita od krivotvorenja, krivotvorenom bi se isprava smatrala da je u pisanoj formi. Prema tome, pitanja dokazne snage elektroničkih teretnica moraju biti vezana uz važnija pitanja pouzdanosti i potvrđivanja, a ne pukim pokušajem zahtjeva za bilo kakvom formom.

UNCITRAL propisuje sljedeće funkcije zahtjevu za pisanom formom: osiguranje čitljivosti isprave, nepromjenjivost isprave u vremenu, reproduciranje isprave na način da svaka stranka može imati primjerak istih podataka i da je oblik prihvatljiv za vlasti i sudove. Kada govori o pristupačnoj i korisnoj informaciji kojoj se priznaje ista funkcionalna jednakost kao onoj u pisanom obliku, pod riječju pristupačna trebalo bi razumijevati da je informacija

²⁹ Erik Muthrow, op.cit. str.22. Suprotno John Livermore&Euarjai Krailek, *Electronic Bill of Lading and Functional Equivalence*, 1998., str.11.

³⁰ Erik Muthrow, op.cit. str.23.

³¹ *UNCITRAL, Report of the Working Group on International Payments*, 24. sjednica A/CN.9/360, veljača 1992., u dijelu III.A.

u formi računalnog podatka čitljiva i da se može protumačiti.

5.3. Prihvatljivost i dokazna snaga elektroničke teretnice

Admissibility and evidential weight of Electronic Bill of Lading

Model-zakon određuje kako se ispravi, jedino na temelju toga što je u formi elektroničke poruke, neće moći u postupku poreći njena dokazna snaga, odnosno dopustivost kao dokaza. Također se oslanja i na procesno pravilo običajnog prava o najboljem dokazu. Ukoliko je elektronička poruka najbolji dokaz osobe koja ga navodi, ne može joj se poreći dokazna snaga. Ovo je bitno, stoga što običajno pravo navodi izvornu ispravu kao najbolji dokaz.

Iako se oslanja na pristup funkcionalne jednakosti Model-zakon dopušta određena odstupanja u vlastitom reguliranju, vodeći računa o postojećim razlikama i ograničenjima u nacionalnim zakonodavstvima. Temeljna je namjena odredbi Model-zakona da postanu široko prihvaćene, te, u tom smislu, nastoji izbjeći i nepotrebne smetnje koje bi mogao prouzročiti razvoj modernih komunikacijskih tehnika. Općenita prihvaćenost njegovih temeljnih načela uklonila bi pravne poteškoće u dokaznom postupku.

CMI pravila za elektroničke teretnice nameću strankama obvezu da sam ugovor o prijevozu podrede međunarodnoj konvenciji ili nacionalnom pravu koje elektroničkoj teretnici daje isto značenje kao i papirnoj. U tom smislu i završni članak Pravila elektroničkim podacima priznaje istovjetnost kao i onima u pisanom obliku.

6. Neki primjeri iz prakse

Some examples from practice

Početkom 1971. godine *Atlantic Container Lines* (ACL) je predstavio pomorski teretni list nazvan *Potvrda prijama podataka o utovarenom teretu* za prijevoz robe sjevernim dijelom Atlantskog oceana. Ovaj sustav eliminirao je potrebu slanja papirne isprave s ukrcanim teretom, no, kako se radi o neprenosivoj ispravi, nije riješio problem prijenosa prava vlasništva na teretu tijekom prijevoza.

Usljedio je 1996. godine projekt pod nazivom *The Chase Manhattan Sea Docs Registry*, koji se općenito smatra prvim ozbiljnijim pokušajem uvođenja elektroničke teretnice u praksu.³² Projekt su u Londonu osmislili i zajedničkim snagama preuzeli rizik *Chase Manhattan Bank* i udruženje

neovisnih brodara *INTERTANCO* (*International Association of Independent Tanker Owners*). Temeljna je namjera bila zajedničkim snagama olakšati prijevoz morem i isporuku sirove nafte, zbog toga što se nafta često isporučuje primatelju i prije dolaska broda u luku odredišta, što znatno otežava pravodobno dostavljanje i prijenos tradicionalne papirne teretnice. U ovom sustavu banka je korištena kao posrednik kod prijenosa elektroničke teretnice i njezine predaje primatelju ili drugoj ovlaštenoj stranci. Sustav se nije uspio održati niti godinu dana, unatoč činjenici da se nisu pojavile nikakve poteškoće u radu. Temeljni je razlog što trgovački partneri nisu bili spremni prihvatiti rizik tehnološke i pravne nesigurnosti kojom je nužno okružen svaki ovakav pokušaj.

Usljedio je najnoviji i najrazvijeniji pokušaj uvođenja elektroničke teretnice pod trgovačkim nazivom *Bolero.net*. Čitav projekt financirala je Europska komisija (*European Commission*), uz potporu udruženja brodara, trgovaca, banaka i telekomunikacijskih kompanija. Studiju je 1994. godine započela novoformljena londonska pravna ustanova *Allen & Overy and Richards Butler* prema smjernicama *Bolero Project Team*. Nakon analize pojedinih pravnih sustava i pojedinosti funkcioniranja, uslijedila je izrada nacrtu određenih pravila koji bi trebala nadomjestiti nepostojanje odgovarajućeg zakonodavstva i međunarodnih konvencija. Kako je studija tijekom 1997. godine obuhvatila zakonodavstvo osamnaest najrazvijenijih država poput Velike Britanije, Sjedinjenih Američkih Država, Francuske, Njemačke, Nizozemske, Japana, Kine, Južnoafričke Republike, Hong Konga, Južne Koreje, Singapura i dr., predstavlja do sad najširi ostvaren pregled međunarodnog trgovačkog prava. Sudjelovalo je oko 120 multinacionalnih kompanija, od čega je njih petnaest među najvećih stotinu (*Cargill, Mitsui, Marubeni, Statoil, i dr.*). *Bolero International Ltd.* registrirana je u lipnju 1998. godine u Londonu u vlasništvu *Thought Transport Mutual Insurance Association (TT Club)* i *Society for Worldwide Inter Bank Financial (SWIFT)*. Pod trgovačkim imenom *Bolero.net*, započela je s pružanjem usluga 27. rujna 1999. godine.

Bolero.net sastoji se od dvije odvojene organizacije, koje blisko surađuju, *Bolero Association Ltd. (BAL)* i *Bolero International Ltd. (BIL)*, koja vrši usluge *Bolero* mreže. Svi budući korisnici *Bolero* mreže moraju se pridružiti *Bolero Association Ltd.* i istaknuti ga kao svoga agenta prigodom sklapanja ugovora s drugim korisnicima. U središtu je sustava *Core Messaging Platform (CMP)*, kroz koji prolaze sve elektroničke poruke. Kako je pristup uslugama *Bolero* moguć samo njegovim korisnicima, to će biti važna garancija očuvanja integriteta i sigurnosti predanih i primljenih poruka. Poruke se šalju kroz *CMP* korištenjem asimetrične kriptografije, te je svaki korisnik određen parom ključeva, povjerljivim i javnim ključem. Povjerljivi ključ jedinstven je za svakog korisnika, a javni ključ utvrđuje identitet pošiljatelja. U praksi, korisnik potpisuje poruku povjerljivim ključem i šalje je u

³² Simon Taylor&Elborne Mitchel, *The Bills of Lading Electronic Registry Organisation: The Bolero Project*, London, 2000., str.2.

Bolero, koji je opet ovjerava podudarajućim javnim ključem. Za sigurnost informacija koja prolazi kroz *CMP* koristi se *Register Authority* koji fizički registrira korisnike i *Certification Authority* koji ovjerava podatke. Međutim, problem je taj što *Bolero* ne želi preuzeti veliki rizik odgovornosti u slučaju promjene ili neovlaštenog upada u sustav. Tako je u, slučaju da korisnik postavi bilo kakav zahtjev, *Bolero* zaštićen raznim izuzećima i ograničenjima, uključujući i ograničenje odgovornosti na 100.000. \$ po incidentu bez obzira na stvarnu štetu.

Središnja baza podataka za *Bolero* teretnice (*Bolero Bills of Lading, BBL*) je *Bolero Title Registry* koji zapisuje sve promjene vlasništva na robu tijekom prijevoza. Sve takve promjene, kako je već opisano, prolaze prethodno kroz *CMP*. Prema tome, dok će *Core Messaging Platform* garantirati sigurnost predaje trgovačkih poruka, *Title Registry* olakšat će brz i ispravan prijenos prava na robu iz *Bolero* teretnice. Svi zapisi primljeni i poslani preko *CMP* čuvaju se u sustavu najmanje tri godine, sadržavaju digitalne potpise i mogu se koristiti u slučaju spora.³³

Bolero knjiga pravila (*Bolero Rule Book*) utvrđuje prava i obveze stranaka. Temeljna joj je odredba kako se korisnici slažu s prihvaćanjem elektroničkih poruka i ne preispituju ispravnost digitalnih potpisa za koje jamči *Bolero* kao neovisna treća strana. Knjiga pravila oslanja se na pristup funkcionalne jednakosti u namjeri da se sudionicima u prometu osigura ista pravna situacija kao da se izdaju i prenose papirne isprave. Obvezujuća je za korisnike i u njezinom se sadržaju općenito može pronaći što i u propisima koji reguliraju ugovore elektroničke trgovine. U slučaju spora predviđena je nadležnost engleskog suda ili arbitraže, stoga što u engleskom pravu *Bolero* ugovor ne bi trebao biti sporan.³⁴ Stranke se mogu pozivati na dijelove *Bolero* ugovora prema kojima se, kao korisnici sustava, slažu da elektroničke poruke poslone putem *Bolero* sustava i digitalno potpisane imaju isti pravni učinak kao da postoji pisana poruka vlastoručno potpisana. Isto tako, korisnici neće moći osporiti valjanost bilo kojega prijenosa zbog toga što je izveden elektronički. Već je rečeno kako engleski Zakon o prijevozu robe morem prepoznaje elektroničke teretnice, a uz to, u lipnju 2000. godine usvojeni Zakon o elektroničkim vezama (*Electronic Communications Act*) elektroničkom potpisu pruža na sudu istu dokaznu snagu kao i vlastoručnom potpisu.

Od uvođenja *Bolero* sustava u praksu, u rujnu 1999. godine, pristupile su mu koliko je poznato dosad 32 kompanije, uključujući *Cargill*, brojne trgovačke organizacije u SAD, japanski *Mitsui*, velika svjetska poštanska agencija *Otto Versand*, banke, kao što su *Chase Manhattann*, *HSDBC*, *ABM Amro* i *Citybank*, te organizacije brodarar *K Line* i *Evergreen*. Neizvjesno je hoće li i kada naići na širu prihvaćenost u praksi. U svakom slučaju, što se veći

broj korisnika uključi u ovaj projekt, to će rezultirati smanjenjem troškova prijevoza. Zasad, *Bolero* elektroničke teretnice predstavljaju jedan od najboljih primjera funkcioniranja međunarodnog trgovačkog prava u zatvorenim sustavima.

7. Zaključak Conclusion

Prateći povijesni razvoj isprava pomorskoga prijevoza, postaje jasno kako one trpe velike promjene i kako taj proces niti iz bliza nije završen. Najnovija praksa uporabe elektroničkih teretnica usko je povezana sa sljedećim razlozima: moderniji i brži brodovi, uporaba kontejnera i drugih modernih sredstava za pakiranje robe, usavršena mehanizacija manipulacije s teretom, te poglavito informacijska i komunikacijska revolucija koja je pridonijela pojavi računala i drugih sredstava komunikacije koji omogućavaju da informacija bude razmijenjena gotovo trenutačno. Ako uzmemo u obzir da, prema studiji UN-a, troškovi papirne dokumentacije u međunarodnoj trgovini iznose oko 7% od ukupno 6 trilijuna \$ svake godine, dolazimo do zaključka kako će rješenjem postojećih pravnih, tehničkih i sigurnosnih problema elektronička trgovina postati svakodnevnica.³⁵

Pravnicima pomorskoga prava iz prošlog stoljeća zasigurno nije bilo ni na kraj pameti da se u prijevozu robe morem može koristiti druga isprava osim klasične papirne teretnice. Još je teže bilo zamisliti, do prije samo unatrag dva desetljeća, da se za izdavanje teretnice može koristiti računalo, čega smo danas svjedoci.

Projekti s elektroničkim tereticama još nisu našli svoju širu primjenu u praksi. Čini se, da u tom smislu pravo polako gubi korak s intenzivnim razvojem informacijskih i komunikacijskih tehnologija. Za istaknuti je kako u Republici Hrvatskoj ne postoje niti minimalne pretpostavke za zamjenu tradicionalnih isprava elektroničkim. Pomorski zakonik Republike Hrvatske nema odredaba o elektroničkim tereticama. Za naš Zakon o izdavanju i prometu vrijednosnim papirima, vrijednosni je papir isprava ili elektronički zapis koji sadrže prava koja se bez tih isprava ne mogu ni ostvariti ni prenositi. Doduše, ovaj zakon uređuje izdavanje vrijednosnih papira i trgovanje tim papirima javnim pozivom na upis i/ili javnom ponudom za kupnju vrijednosnih papira, pa se npr. odnosi na dionice, ali ne i na teretnice. Rješenje za buduće izmjene i dopune Pomorskoga zakonika u dijelu koji se tiče elektroničkih ugovora o prijevozu robe morem i elektroničkih prijevoznih isprava, poglavito bi trebalo tražiti u *CM* pravilima za elektroničke teretnice, *UNCITRAL*-ovom Model-zakonu za elektroničku trgovinu i Model-zakonu za

³³ Podaci dostupni na <http://www.boleroold.com>.

³⁴ Joe Sundaram, *Paperless Trading in Shipping Practice*, London, 2001., str. 4.

³⁵ Annie Turner, *Cutting the Red Tape of International Trade*, London, 1999., str. 1.

elektronički potpis, te smjernicama EU za elektroničku trgovinu i elektronički potpis.

Na kraju vrijedi istaknuti jednu činjenicu koja proizlazi iz prakse: elektronička teretnica dokazala je kako može funkcionirati u praksi, no ukoliko trgovački partneri i poslovna zajednica općenito ne prihvate i ne započnu koristiti određeni sustav on neće preživjeti. Ostaje za vidjeti kako će Bolero teretnica odgovoriti ovom izazovu.

Literatura/Bibliography

[1] Baker & Mc Kenzie, *Global E-commerce Law – Uniform Law and Other Initiatives*, 2001.

[2] Česić Zlatko, *Elektronički potpis i njegova primjena u sustavu elektroničkih teretnica*, Hrvatska pravna revija br. 8, kolovoz 2001.

[3] Faber Diana, *The Use of EDI in International Trade: Implications for Traders, Banks, Carriers and Insurers*, London, 1995.

[4] Gačeša Miroslav, *Neizbježne norme elektroničkog poslovanja*, Trend, Zagreb, 1998.

[5] Grabovac Ivo, *Ogledi o odgovornosti brodarka*, Split, 1997.

[6] Grabovac Ivo, *Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske*, Split, 1999.

[7] Greiner Edmund, *EDI and Traditional Bill of Lading*, Cape Town, 1997.

[8] Holloway Patrick, *Ownership, Risk and Title to Sue with Respect to the Carriage of Goods by Sea*, Cape Town 1999.

[9] Hrvatska gospodarska komora, *Elektroničko poslovanje u svijetu*, Zagreb, 2000.

[10] Livermore John & Euarjai Krailek, *Electronic Bills of Lading*, Journal of Information, Law and Tehnology, 1997.

[11] Lloyd, *The Bill of Lading: do we really need it?*, Lloyd Maritime and Commercial Law Quarterly, London, 1989.

[12] Lukšić Branimir, *Do We Still Need the Bill of Lading?*, Paneuropski pomorski simpozij, Split, 2000.

[13] Mahin Faghfour, *Electronic Commerce and Law: International Developments*, speech at WISTA International Conference, 8. October 1999.

[14] Muthrow Erik, *The Impact of EDI on Bills of Lading*, Cape Town, 1997.

[15] Pejović Časlav, *Prijevozne isprave u pomorskoj plovidbi*, Kyoto, 1989.,

[16] Sundaram Joe, *Paperless Trading in Shipping Practice*, London, 2001

[17] Svenman Martina, *An Electronic Equivalent to the Bill of Lading*, Gothenburg, 1997.

[18] Todd Paul, *Dematerialisation of Shipping Documents*, London, 1999.

[19] Turner Annie, *Cutting the Red Tape of International Trade*, London, 1999.

[20] Taylor Simon & Mitchel Elborne, *The Bills of Lading Electronic Registry Organisation: The Bolero Project*, London, 2000.

[21] Torvund Olav, *Electronic Trading – Legal Aspects*, Oslo, 1995.

Dokumenti/Documents

1. CMI Rules for Electronic Bill of Lading, 1990.
2. Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission, UNCID, 1987.
3. UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, 1996.
4. UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures, 2001.
5. E-Commerce directive, EU, 2000.
6. Electronic Signature Directive, EU, 1999.
7. ICC Incoterms 2000.

Rukopis primljen: 10.9.2001.



TANKERSKA PLOVIDBA ZADAR CROATIA

Specijalizirano poduzeće za prijevoz tekućih tereta, plinova i rasutih tereta

TANKERSKA PLOVIDBA d.d.

B. Petranovića 4

Z A D A R

Telefon: 023/202 - 202

Telex: 27-127 TPZD RH

Fax: 023/314-375