

Prof. dr Vojislav Borčić

RAD NA POMORSKOM TOVARNOM LISTU
(SEA WAYBILL)

Na inicijativu CMI-a 1983. osnovana je radna grupa koja je trebala izraditi Jedinствена pravila za pomorski tovarni list (dozvolimo si takav prijevod riječi koji najviše odgovara našoj pravnoj terminologiji).

Grupa se prvi put sastala 1. prosinca 1983. i imenovala predsjednikom prof. Kurta Groenforsa. Osnivanje radne grupe uslijedilo je nakon Kolokvija Medjunarodnog pomorskog odbora o teretnici koji je te godine održan u Veneciji.

Potrebe za takvom ispravom proizlaze iz činjenice, što je to zahtjev prometa koji nije riješen 1979. Hamburškim pravilima. Radi se o neutrživoj ispravi, ali prenosivoj, koja se upotrebljava pri pomorskim prijevozima s izvjesnim sličnostima s tovarnim listovima u drugim prijevoznim granama, koju pomorski promet zahtijeva. U te svrhe u suradnji s Medjunarodnom trgovačkom komorom počeo je rad na pomorskim tovarnim listovima u osnovi namijenjen linijskoj plovidbi.

Medjunarodni pomorski odbor (CMI) i Medjunarodna trgovačka komora (ICC) u siječnju 1984. izdali su Nacrt jedinstvenih pravila o pomorskom tovarnom listu (isprava SWB-2/II-84). Predsjednik grupe je koncem 1984. objavio detaljno pismeno mišljenje o svrsi i potrebi isprave i o mogućnosti da ona postane instrumentom medjunarodne regulacije.

Istovremeno nacionalnim udruženjima za pomorsko pravo poslan je upitnik o predmetu, koji je na žalost ostao bez našeg odgovora, jer su postojeće komisije raspravljale ostala aktualnija pitanja koja su predmet današnjeg rada Medjunarodnog pomorskog odbora.

Prilikom praćenja rada komisije prikupili smo odgovore nekih zemalja na upitnik, koje donekle reflektiraju neka gledanja na ovaj problem. Uspjeli smo prikupiti odgovore Argentine, Australije i Novog Zelanda, Belgije, Češke, Francuske, Italije, Norveške i Švedske.

Upitnik poslan nacionalnim udruženjima sadržavao je sedam pitanja na koja su pojedina udruženja dala sljedeće odgovore:

Prvo pitanje je glasilo, mogu li se u zemlji isporučiti stvari bez teretnice ili garancije primatelja da će nadoknadi brodaru eventualne štete. Od spomenutih zemalja sve su odgovorile da se to ponekad i događa, a Norveška da se to često događa, s tim da je Italija ograničila taj slučaj na prijevoz suhih tereta.

Na drugo pitanje koje je glasilo u kojoj mjeri su teretnice zamjenjive u pojedinoj zemlji drugim ispravama, većina odgovora s napomenom da je takva zamjena obavljena u neznatnoj mjeri ili uopće nije obavljena, s izuzetkom Norveške koja tvrdi da se zamjena obavlja u značajnoj mjeri.

Na treće pitanje da li je moguće prema nacionalnom pravu prenijeti vrijednosni papir ili založiti stvari u korist druge stranke, kada su ove u posjedu treće stranke, primjerice skladišta ili brodaru, odgovor je bio jedinstveno pozitivan.

Na četvrto pitanje ili potpitanje u vezi s pitanjem br. 3 je bilo da li se ovaj prijenos u tom slučaju obavlja notifikacijom ili drugim sredstvima. Većina odgovora je bila u smislu da treba notificirati ovaj prijenos, ali su Francuska i djelomice Italija dozvolile i druge načine prijenesa suglasno nacionalnom pravu.

Peto pitanje polazilo je s pretpostavke da krcatelj neće koristiti svoje pravo traženja izdavanja teretnice, pa problem nastaje da li prema nacionalnom zakonu vozar izbjegava primjere primjenu Haških pravila odnosno odgovarajućeg nacionalnog zakona jednostavnim izdavanjem druge isprave. Odgovori su bili podijeljeni, a većina negativni.

Šesto pitanje ključno za problem pomorskih tovarnih listova, a koje je glasilo da li se pojedino nacionalno udruženje slaže da se na međunarodnoj razini poduzmu koraci za reguliranje problema drugih prijevoznih isprava, osim teretnice, odgovor je bio pozitivan.

I konačno u vezi s tim pitanjem, zadnje pitanje je glasilo da li materiju pomorskih tovarnih listova valja rješavati jedinstvenim pravilima ili međunarodnom konvencijom. Sve zemlje kojih smo odgovore citirali, su jednoglasno bile za to da se

pitanje riješi jedinstvenim pravilima slično pravilima o međunarodnim akreditivima, osim Francuske koja je insistirala da to bude riješeno konvencijom.

Na konferenciji u Lisabonu, gdje u radnoj grupi o pomorskom tovarnom listu u kojoj je prisustvovao dr V. Borčić, spomenuta pitanja su raspravljana s tim da su opisana stajališta uglavnom ostala nepromijenjena, a valja jedino istaknuti insistiranje Francuske da materiju valja riješiti međunarodnom konvencijom, a ne jedinstvenim pravilima.

Na sastancima su izražena stajališta u nekim ispravama koja su detaljnije obrazlagala izrečena mišljenja.

Delegatima je stavljen na raspolaganje "SWEPRO SEA WAY-BILL" koji je izdao švedski odbor za trgovinu koji odgovara kao alternativa drugim tovarnim listovima ili teretnici, što se tiče kreditne sigurnosti, ali ne negocijabilnosti. Ovaj tovarni list može služiti kao baza za izradu tovarnih isprava.

Radna grupa (pododbor) Međunarodnog pomorskog odbora u Lisabonu, došla je do zaključka nakon svestrane rasprave da valja produžiti proučavanje pitanja pomorskog tovarnog lista. Takva preporuka tiskana je u ispravi LIS/SWB-9 i prihvaćena je na Plenarnoj sjedinici Međunarodnog pomorskog odbora. Iz preporuke proizlazi da će nakon razmatranja toga problema, Izvršni odbor Međunarodnog pomorskog odbora imenovati međunarodni pododbor koji će proučiti ovo pitanje i pokušati pronaći odgovarajuća rješenja ili putem jedinstvenih pravila ili međunarodne konvencije, uzimajući u obzir sustave prijevoza koji se obavljaju bez isprava.

Glavna pitanja koja bi pododbor raspravio jesu:

1. današnji propisi o pomorskom tovarnom listu
2. svrhe pomorskog tovarnog lista, njegove karakteristike itd.
3. potreba trgovine za:
 - a) pomorskim tovarnim listom
 - b) sustava bez isprava
 - c) drugih sustava
4. nacionalno pravo koje regulira ova pitanja
5. okolnosti kada bi trebalo upotrijebiti pomorski tovarni list

6. pitanje odgovornosti za manjak, oštećenje, gubitak ili zakašnjenje kada nije izdana teretnica ili druga prijevozna isprava
7. prava i obveze iz ugovora o prijevozu koja su evidentirana u pomorskom tovarnom listu ili sličnoj ispravi uključujući:
 - a) prava i obveze pošiljatelja (krcatelja)
 - b) prava i obveze primatelja
 - c) minimum zahtjeva za identifikaciju osobe ovlaštene na preuzimanje stvari.
8. način uspostavljanja jedinstvenih pravila sustava uzimajući u obzir postojeće konvencije o prijevozu stvari
9. izradu odredaba potrebnih za pojednostavljenje upotrebe pomorskog tovarnog lista ili sličnih isprava u financijskim transakcijama.

U međunarodnu komisiju za proučavanje pitanja pomorskog tovarnog lista, predložen je dr Vojislav Borčić.

SUMMARY

Prof. dr Vojislav Borčić: WORK ON SEA WAYBILLS

The International Maritime Committee (CMI) on 1983 appointed a working group to study the problem of sea waybills having in mind the necessity of documents other than bills of lading in maritime trade.

The CMI and the International Chamber of Commerce (ICC) in 1984 proposed draft uniform rules on sea waybills. The matter was discussed of the XXXIII CMI conference in Lisbon where it was recommended that Study of sea waybills should continue.

The working group for this purpose was reconfirmed and enlarged with the task of analysing the present provision of sea waybills, their characteristics, particulars, the needs of such documents, national legislation in this matter, the problem of liability, rights and obligations on carriage evidenced in sea waybills.

The final objective is to produce uniform rules on sea waybills acceptable for all countries.