

## **ZAŠTO SU DONESENA JEDINSTVENA PRAVILA ZA POMORSKI TOVARNI LIST?**

UDK: 347.79

Stručni rad

Klasična pomorska teretnica već duže vremena predstavlja najvažniji dokument u pomorskom prijevozu, a ne može se ni zanemariti njena uloga u međunarodnoj trgovini općenito, posebno u sustavu plaćanja preko dokumentarnog akreditiva.

Zbog svoje pravne i ekonomske prirode teretnica u okviru pomorskoga prijevoza obavlja niz raznih funkcija. S obzirom da je teretnica vrijednosni papir, njene najvažnije funkcije proizašle su upravo iz tog njenog osnovnog pravnog obilježja.

Međutim, u suvremenim uvjetima transportnoga prava, kad je stalan napredak tehnologije pomorskoga prijevoza znatno skratio vrijeme potrebno za obavljanje prijevoza, u većem broju slučajeva upotreba teretnice pokazala se neprikladnom.

U nastojanjima da se izbjegnu problemi vezani uz sve češću pojavu da brod stigne prije teretnice u luku, kao i mnogobrojni slučajevi prijevara putem falsificiranja isprava, pomorska je praksa počela pribjegavati korištenju takve prijevozne isprave koja će bar donekle ukloniti navedene opasnosti vezane uz izdavanje teretnice.

Tako su se zakonski uzorci kopnenoga i zračnoga tovarnoga lista proširili i na pomorski prijevoz.

Pomorski tovarni list zbog svojih specifičnosti neće moći preuzeti sve funkcije teretnice.<sup>1</sup>

S obzirom da nema svojstvo vrijednosnoga papira, ne sadrži pravo na predaju tereta, niti bilo koje drugo pravo na teretu, a to, u svakom slučaju smanjuje rizik gubitka ili krađe isprave. Predaja tereta nije uvjetovana pre-

---

<sup>1</sup> Gronfors K., »Towards a transferable sea waybill«, SWB—3/XII-84, str. 12.

zentacijom pomorskoga tovarnoga lista. Obveza vozara je da preda teret osobi koja je u pomorskom tovarnom listu navedena kao primatelj, pod uvjetom da se prethodno uvjerio u njen identitet.<sup>2</sup>

Zapažajući sve veću upotrebu pomorskoga tovarnoga lista u pomorskom prijevozu, Međunarodni pomorski odbor (CMI) i Međunarodna trgovačka komora (ICC), započeli su 1983. godine, rad na njegovoj međunarodnoj regulaciji.<sup>3</sup>

Iako je bilo dilema da li materiju pomorskoga tovarnoga lista riješiti jedinstvenim pravilima ili konvencijom, većina zemalja izjasnila se za jedinstvena pravila, s obzirom da konvencijski tekst uz minimalni broj predviđenih rezervi dopušta tek neznatna odstupanja.

Konačan tekst jedinstvenih pravila usvojen je na generalnoj skupštini CMI-ja održanoj 29. VI. 1990. u Parizu, nakon dužeg vremena pronalaženja odgovarajućih kompromisnih rješenja.

U eri korjenitih promjena koje su pretrpjele prijevozne isprave pomorskog prijevoza, opravdano se nameće pitanje opstanka tradicionalnih prijevoznih isprava.

Donošenje Jedinstvenih Pravila kao prvog unifikacijskog instrumenta na području pomorskog tovarnog lista, možda će dati odgovor na to pitanje.

DOROTEA ČORIĆ  
asistent-pripravnik

---

<sup>2</sup> Giorgia M. Boi, »Le regole uniformi del CMI per la lettera di trasporto marittimo«, *Il Diritto Marittimo*, 1990, str. 792.

<sup>3</sup> O radu Međunarodnog pomorskog odbora i Međunarodne trgovačke komore na donošenju jedinstvenih pravila za pomorski tovarni list vidi opširnije, Borčić V., »Rad na pomorskom tovarnom listu«, *UPK*, 1985, br. 105—107, str. 93.