

POMORSKI TOVARNI LIST

Đorđe Ivković
odvjetnik u m.

UDK 347.795
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: listopada 1994.

Pomorski tovarni list (waybill) čest je dokument u praksi. Pomorski zakonik nema propisa o pomorskom tovarnom listu, iako se propisi o istom pojavljuju u Haškoj, Hamburškoj i Multimodalnoj konvenciji. Međunarodni pomorski odbor donio je posebna pravila o pomorskom tovarnom listu, a BIMCO i mnoge pomorske kompanije izdale su dokumente za tovarne listove. U vezi s tovarnim listom, a s obzirom na činjenicu da su Haška pravila kod nas promulgirana, razmatra se njihova primjena ex proprio vigore, kao i situacija kada se Haška pravila, a eventualno i ostale konvencije i pravila CMI-a, uglavljaju kao lex contractus. Analiziraju se CMI Pravila o pomorskom tovarnom listu. Pledira se za reguliranje tovarnog lista u Pomorskom zakoniku.

U pomorskim prijevozima međunarodna praksa, kao i inozemna doktrina i judikatura, poznaju pomorski tovarni list, koji se obično naziva "waybill".¹

Naš pozitivni propis,² kao i prethodni propisi o pomorskim prijevozima,³ nisu predviđali pomorski tovarni list. Doktrina je kod nas zauzela stav da zakon nema propisa o pomorskom tovarnom listu, koji je u biv. ZPUP-u bio predviđen samo za unutrašnju plovidbu.⁴ Doduše, ZUIPB je predviđao u čl.67. da je brodar "dužan predati teret...na osnovi ugovora o prijevozu, a ako je

¹ Drugi nazivi su: "Sea waybill", "Straight bill", "Lettera di trasporto marittimo", "Lettre de voiture".

² Pomorski zakonik, NN 17./94., dalje u tekstu PZ.

³ Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, Sl.l.FNRJ br. 25./59. (dalje u tekstu ZUIPB) čl. 29./1. i Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Sl.l.SFRJ br. 22./77. (dalje u tekstu ZPUP) čl.496.

⁴ Jakaša, Sistem plovidbenog prava, III./2, str. 155., br.352.: "U pomorskoj plovidbi Zakon kao prijevozna isprava poznaje samo teretnicu". I dalje: str. 156., br. 353.: "Problem je sa tovarnim listom koja isprava u pomorskoj plovidbi ne postoji". Vidi i Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, 1979., str. 228., br.459.: "U pomorskoj plovidbi kao prijevozna isprava postoji samo teretnica".

bila izdana teretnica, zakonitom imaocu teretnice", a ZPUP je zadržao praktično isti propis u čl.531. glede pomorskog prijevoza, dok je spomenuo tovarni list, očito, isključivo u vezi prijevoza u unutrašnjoj plovidbi. Pomorski zakonik, nemajući više propisa o unutrašnjoj plovidbi, ne spominje uopće pomorski tovarni list.

Treba spomenuti da Haška pravila i kasnije međunarodne konvencije⁵ sadrže propise koji dopuštaju korištenje pomorskoga tovarnog lista, pod određenim uvjetima, a karakteristično je da su u vrijeme donošenja ZUIPB-a, ZPUP-a i sadašnjega Pomorskog zakonika, Haška pravila bila kod nas ratificirana i promulgirana, pa ipak ništa u vezi pomorskoga tovarnog lista nije uneseno u te zakone. Time je zapravo došlo do, možda najvećeg, razmimoilaženja, između pozitivnih propisa, s jedne strane, i Haških pravila i prakse, s druge strane.⁶

Naša je doktrina razmatrala i mogućnost pojave pomorskih tovarnih listova, smatrajući, međutim, da se isti ne pojavljuju u praksi.⁷

Činjenica je, međutim, da se pomorski tovarni list pojavljuje sve češće u međunarodnoj praksi. Pozitivni propisi ne postoje, osim indirektno u Haškim pravilima (čl.6.), ali s točno određenim uvjetima, dok praksa upotrebljava tovarni list i u slučajevima koji se ne bi mogli podvesti pod uvjete koje zahtijeva čl.6. HP. Međunarodni pomorski odbor⁸ donio je Jedinствена pravila CMI za pomorski tovarni list. Pravila omogućuju strankama da ih uključe kao *lex contractus* u ugovor o prijevozu "*...u kome nije izdana teretnica ili slična isprava o pravnom naslovu, bez obzira da li je ugovor u pismenom obliku ili ne.*" Možemo, dakle, zaključiti da za razliku od naših internih propisa, tovarni list je uređen u međunarodnom, inozemnom i ugovornom pravu. I propisi o akreditivnom poslovanju sadrže propise o pomorskom tovarnom listu.

⁵ Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924., s kasnijim Protokolima iz 1968. i 1979., (čl.6.), (Republika Hrvatska nije ratificirala Protokole), Hamburška pravila (Konvencija Ujedinjenih Naroda o prijevozu robe morem, 1979.), (čl.18.) (Republika Hrvatska nije ratificirala). Vidi i Konvenciju o multimodalnom transportu itd.

⁶ Postoji još priličan broj razlika. Vrijedno je spomenuti da je naša judikatura dugo vremena, sve do 1991., smatrala da su Haška pravila unijeta u bivši ZPUP, i tek je odluka Vrhovnog suda Republike Hrvatske II-Rev-7/-1989-2 od 3.12.1991., (UPP 133.-134., 171.- 179., vidi i Ivković, Haška i Haška-Visbi pravila, Priručnik 1994., Annex), zauzela stav da se Haška pravila primjenjuju *ex proprio vigore* - kada za to postoje uvjeti - i to u originalnom tekstu kakav je promulgiran.

⁷ Jakaša, Sistem plovidbenog prava, III./2, str. 156., br.353.: "Ne postoji teoretska zapreka da stranke ugovore da se izda tovarni list i u pomorskoj plovidbi. Ako zakon dozvoljava da se prijevoz obavlja bez ikakve prijevozne isprave, slijedi da stranke mogu ugovoriti da će se izdati neka druga isprava s kojom brodar potvrđuje da je primio robu na prijevoz... Drugo je, sasvim stvarno, pitanje da li se to u praksi i prakticira."

Na drugom mjestu (str. 156., br.354.) rečeno je da se ne može sklapati ugovor kojim se predviđa NEIZDAVANJE teretnice, pozivajući se na čl. 500. ZPUP-a.

⁸ Comité Maritime International, "CMI Uniform Rules For Sea Waybills", Paris, lipanj 1990., Uporedno pomorsko pravo, br. 129.- 130., str. 75.

Bitna je razlika između teretnice i tovarnog lista u tomu što tovarni list nije vrijednosni papir, ne daje titulus na robu i nije prenosiv naslijedom.⁹

U američkom pravu tzv. Pomerene Act¹⁰ naziva ga "Straight Bill" i definira ga kao "bill" u kojem je navedeno da se roba treba predati određenoj osobi navedenoj u tom "straight bill".¹¹ Međutim, naziv "straight B/L" citiran je u našoj doktrini za teretnicu na ime.¹² Treba, dakle, praviti razliku između "straight bill" i "straight B/L", tj. "straight bill of lading". Ističem da je u čl.6. Haških pravila u našem jeziku rabljen izraz "priznanica", u francuskom koji je službeni tekst Haških pravila, rabljen je izraz "rècèpis", a u engleskom prijevodu "receipt".

Pomorski tovarni list mogao bi se definirati kao neprenosivi dokument koji dokazuje ugovor o prijevozu i primitak tereta od strane vozara, na osnovi kojega se vozar obvezuje da će predati teret osobi navedenoj u tom dokumentu.

Rečeno je da je pomorski tovarni list neprenosiv, međutim isti se može prenositi ustupom. Pomerene Act u Section 29, predviđa mogućnost ustupa.¹³ Već spomenuta Jedinствена pravila CMI u čl.6. također predviđaju mogućnost promjene primatelja i točno propisuju postupak, tj. da će krcatelj "(ii)...*biti jedina stranka ovlaštena dati vozaru upute u vezi ugovora o prijevozu. Osim ako je primjenljivim pravom zabranjeno, on će biti ovlašten promijeniti primatelja u bilo koje vrijeme dok primatelj ne zatraži predaju robe nakon njezina dolaska na određite, pod uvjetom da vozaru da opravdanu obavijest u pismenom obliku, ili na neki drugi način prihvatljiv za vozara i na temelju toga obvezuje se naknaditi vozaru sve dodatne troškove time prouzročene.* (iii) Krcatelj će moći iskoristiti svoje pravo izbora da prenese pravo raspolaganja na primatelja, dok vozar ne primi robu. Izvršavanje ovoga prava izbora mora biti istaknuto u pomorskom tovarnom listu ili u sličnom dokumentu ako je izdan. Kad je izbor obavljen, primatelj će steći prava koja su navedena u točki (i) gore, a krcatelj će ih izgubiti." Smatra se da se tovarni list u unutrašnjoj plovidbi može prenositi ustupom.¹⁴

⁹ Jakaša, Sistem plovidbenog prava, III./2., str. 275., br.451.: "Navedeno je da je teretnica po svojoj prirodi vrijednosni papir (v.br. 358.). Tovarni list to nije. To je osnovna pravna razlika između ovih isprava". Jakaša govori, doduše, o tovarnom listu u unutrašnjoj plovidbi, međutim pravna je situacija ista i s pomorskim tovarnim listom, kako je isti uređen u međunarodnim konvencijama, i stranim propisima. (Čl. 6. Haških pravila, čl. 28. Hamburških pravila, Section 2. Pomerene Act SAD itd.).

¹⁰ Federal Bills of Lading Act, 1916.

¹¹ Section 2.: "STRAIGHT BILL: " a bill in which it is stated that the goods are consigned or destined to specific person is straight bill".

¹² Jakaša, Sistem plovidbenog prava, III./2., str. 245., br.422.: "Teretnica na ime (engl. B/L to a named person, straight B/L)... je teretnica u kojoj je navedena osoba koja ima pravo od broдача zahtijevati preuzimanje tereta."

¹³ "EXISTING EQUITIES UPON TRANSFER OF STRAIGHT BILL: "A bill may be transferred by the holder by delivery, accompanied with an agreement, express or implied, to transfer the title to the bill or to the goods represented thereby."

¹⁴ Jakaša, Sistem plovidbenog prava, III./1., str. 263., br. 216., pod c). Vidi i III./2., str. 274., br. 448. i sl.

PZ određuje da je kogentnim propisom čl.519., zabranjeno ugovoriti prijevoz bez izdavanja teretnice.

Razmatrajući međunarodne i inozemne propise, i uspoređujući ih s bivšim našima, može se smatrati da postoji niz propisa koji bi se mogli vrlo jednostavno primijeniti na pomorski tovarni list, kao npr. propisi o teretnici na ime, glede ustupa, te ostalih propisa koji su bili u bivšem ZPUP-u, statuirani za tovarni list u unutrašnjoj plovidbi.

Postavlja se nekoliko pitanja, koja se mogu pojaviti u praksi i u sporovima.

1. Kogentnost našeg propisa. Najprije treba riješiti je li ugovor o prijevozu sklopljen prema našem pravu? Ukoliko se ne primjenjuje obvezno naše pravo i ugovor se ne poziva na naše pravo, kao *lex contractus*, smatram, da nema kogentnosti iz čl.519. PZ-a. U tom smislu i čl.995. PZ-a, koji daje punu slobodu strankama, a u tom smislu i odluka Vrhovnog suda R.Hrvatske.¹⁵

2. Primjena Haških pravila ex proprio vigore. S obzirom na propis čl.134. Ustava Republike Hrvatske, promulgirane međunarodne konvencije imaju snagu veću od zakona.¹⁶ Prema tomu, ukoliko se trebaju primijeniti Haška pravila temeljem čl.10. istih, smatram da propis o kogentnosti PZ-a nema jaču pravnu snagu od Konvencije, pa treba doći do primjene čl.6. Haških pravila koji dopušta ugovaranje izdavanja pomorskoga tovarnog lista, u određenim okolnostima i pod određenim uvjetima. Drugim riječima, ako se radi o prijevozu na koji se moraju primijeniti Haška pravila i kod nas, pomorski tovarni list je dopušten i reguliran čl.6.Haških pravila. Čl.6. daje strankama slobodu ugovaranja glede odgovornosti. Postavlja se, dakle, pitanje: Mogu li stranke na temelju čl.6. Haških pravila, koja imaju prema Ustavu snagu veću od zakona, sklapati ugovore o prijevozu, uz dokument (pomorski tovarni list) ili ne mogu ugovarati jer to sprječava čl.519., 584. i 585. PZ-a? Mislim da je očito da je država ugovornica vezana Haškim pravilima prema drugoj državi ugovornici, pa da pri primjeni Haških pravila *ex proprio vigore*, mora dopustiti primjenu čl.6., dakle izdavanje tovarnog lista, te slobodu ugovaranja u pravcu neodgovornosti i sl. Konačno, ne radi se o negocijabilnim dokumentima, nego o tovarnom listu. Tovarni list nije normiran u PZ-u.

3. Primjena Haških pravila kao lex contractus. Poznato je da se u pomorskim prijevozima vrlo često ugovara primjena Haških pravila, kao ugovornog prava i to preko tzv. Paramount clause. Postavlja se pitanje je li u tom slučaju ugovaranje izdavanja pomorskoga tovarnog lista onemogućeno zbog kogentnog propisa čl. 519. PZ-a? Iz dikcije čl.519. i čl.515., moglo bi se zaključiti, da ako nije ugovorom isključeno izdavanje teretnice, a krcatelj je prihvatio tovarni list, koji mu je dao vozar, da je krcatelj mogao tražiti teretnicu, ali nije i da se zadovoljio s tovarnim listom. U tom smislu izgleda i doktrina, iako to može biti sporno.¹⁷ S druge strane, teško je zauzeti stav

¹⁵ Odluka II-Rev-7/1989-2. od 3.12.1991.: "Prema odredbi čl.1000. ZPUP na ugovore o plovidbenim odnosima primjenjuje se pravo koje su stranke izabrale."

¹⁶ Jednako i cit. odluka Vrhovnog suda R. Hrvatske II-Rev-7/1989-2 od 3.12.1991.

¹⁷ Jakaša, Sistem plovidbenog prava, III./2., vidi fusnotu br.6.

da tekst Haških pravila, koja su ratificirana i promulgirana i obvezna za R.Hrvatsku, ne može biti primijenjen na ugovor, iako su ga stranke izabrale svojom voljom, jer da je tekst protivan kogentnom propisu čl.519. To bi, naime, značilo: kada se Haška pravila moraju primijeniti *ex proprio vigore*, onda se mogu koristiti propisi o tovarnom listu, a kada primjenu te Konvencije izaberu stranke, onda primjena Haških pravila o tovarnom listu nije moguća jer je protivna čl.519. PZ-a!

4. U slučaju Paramount klauzule, koja uvrštava u ugovor npr. Hamburška pravila, Multimodalnu konvenciju i sl., mislim da bi ih trebalo također primijeniti, barem u smjeru propisa o tovarnom listu, jer su npr. Hamburška pravila već na snazi od 1.11.1992., za zemlje ugovornice, a i Multimodalna konvencija se već uvrštava u pojedine ugovore. Obje konvencije su donijeli Ujedinjeni narodi i teško im je prigovoriti, ako su ih stranke ugovorom predvidjele kao *lex contractus*. Primjena može biti sporna kada bi takvo uključenje bilo na štetu korisnika prijevoza, jer bi to bilo protivno propisu čl.3.,st.8. Haških pravila, u slučaju da se Haška pravila moraju primijeniti *ex proprio vigore*, ili u slučaju čl.584. PZ-a ako dolazi do primjene *lex fori*, dakle čl.584. PZ-a.

Ističe se da Hamburška pravila u čl.2.(1) propisuju da se primjenjuju na sve ugovore o prijevozu, pod određenim uvjetima.¹⁸

5. Jedinštvna pravila CMI-a za pomorski tovarni list. Postavlja se i pitanje: Što ako se Haška pravila ne primjenjuju *ex proprio vigore*, a nisu predviđena niti kao *lex contractus*, ali je u ugovor uvršten uglavak kojim se ugovorno predviđa primjena CMI Pravila? Ova pravila imaju jednaki status kao i tzv. York-Antverpenska pravila, koja se u praksi praktično uvijek unose u ugovor o prijevozu. Doduše, u pogledu York-Antverpenskih pravila nema kogentnog propisa koji bi eventualno zabranjivao ugovaranje istih.

Mislim da bi i ovdje trebalo utvrditi koji se zakon primjenjuje na ugovor. Ako taj zakon nema kogentne norme, kao što je čl.519. PZ-a, smatram da bi trebalo CMI Pravila poštovati kao *lex contractus*, bez primjene čl.519. PZ-a.

U protivnom, situacija bi mogla biti nerazrješiva. Treba samo zamisliti prijevoz tereta za koji je izdat tovarni list na temelju prava koje se primjenjuje na ugovor i nakon što brod stigne u našu iskrcajnu luku, dođe do spora. Pretpostavimo da je došlo do oštećenja tereta. Osoba koja je imenovana u tovarnom listu, u kojem su uvrštena CMI Pravila, bez Paramount klauzule o Haškim pravilima, vjerojatno ne bi mogla teoretski uopće dobiti teret, a ako ga i dobije ne bi imala aktivnu legitimaciju, npr. za privremenu mjeru protiv vozara i/ili brodovlasnika.¹⁹

¹⁸ Ivković, Hamburška pravila, Priručnik, 1994., čl. 2.

¹⁹ PS H-II-Pž-1518/93 od 24.6.1993.

"Žalba predlagatelja se odbija kao neosnovana i potvrđuje pobijano rješenje OPS Rijeka, br. R1-54/93 od 13. svibnja 1993."

Iz obrazloženja:

"Sporno je da li se može zaustaviti brod na temelju isprave bez zapreke u kojem (ispravno bi bilo "u kojoj" Đ.I) nije naznačen broj i datum teretnice u slučaju kad je teretnica izdana po naredbi, a ne vidi se tko je indosirao i tko je indosant i indosatar na strani primaoca tereta." (NEOBJAVLJENA). Radilo se o prijevozu mineralnih ulja, gdje se često koristi tovarni list. Nije vidljivo da li se radilo o pravoj teretnici ili tovarnom listu.

6. Postavlja se i pitanje primjene čl.996. PZ-a. Kada bi se čl.996. htjelo primijeniti na pomorski tovarni list, onda bi trebalo najprije razmotriti primjenjuje li se čl.996. na Haška pravila i, drugo, primjenjuje li se čl.996. na izdavanje prijevoznih isprava. Mislim da se čl.996. ne može primijeniti na Haška pravila, jer su ona, prema Ustavu jača od zakona, a Haška pravila dopuštaju izdavanje pomorskoga tovarnog lista. Na izdavanje isprava primjenjuje se čl.519. PZ-a.

Što se tiče propisa čl.559.- 587., koji se spominju u komentaru uz čl.1001. biv.ZPUP, ističe se da se biv.čl.550.-579. (sadašnji 559.- 587. PZ-a) odnose na "*Odgovornost brodarka za štete na stvarima i za zakašnjenje*", pa bi eventualno *lex contractus* trebalo ocijeniti u svjetlu propisa čl.559.- 587. PZ-a. Doktrina smatra da bi bile neprimjenjive samo odredbe koje su protivne propisu, a ne ugovor u cjelini.²⁰ Dakle, možda što se tiče šteta i zakašnjenja, ali ne isprava. Konačno treba upozoriti da čl.996. propisuje da se odnosi samo na "*oštećenje, manjak ili gubitak tereta*", a ne na drugo, dakle ne i na prijevozne isprave.

Trebalo bi dakle, mislim, smatrati CMI Pravila, kao *lex contractus* koji uređuje i pitanje aktivne legitimacije i koji, u krajnoj liniji, u čl.3. ZASTUPANJE, doslovce određuje: "(i) *Zaključujući ugovor o prijevozu krcatelj ne čini to samo u svoje ime nego također za i u ime primatelja, kao njegov zastupnik i jamči vozaču da ima ovlaštenje za to. (ii) Ovo će se pravilo primijeniti onda, i samo onda, ako je to potrebno u skladu s pravom primjenljivim na ugovor o prijevozu, kako bi se primatelju omogućilo da tuži i bude tužen.*"

Dakle, stranke su uvrstile u ugovor uglavak o primjeni CMI Pravila, pa prema tomu krcatelj ima punomoć primatelja za ugovaranje i zastupanje, odnosno praktički za sklapanje ugovora u korist trećega.

Bitne osobine pomorskoga tovarnog lista u svjetlu CMI Pravila su sljedeće:

CMI Pravila primjenjuju se samo kad budu prihvaćena ugovorom o prijevozu u kome nije izdana teretnica ili slična isprava o pravnom naslovu, bez obzira da li je ugovor u pismenom obliku ili ne.

Vozač i krcatelj su stranke iz ugovora. Pravila, na žalost, ne rješavaju vječni problem individualizacije vozača, što je tek postignuto Hamburškim pravilima, pa taj problem vozača biva riješen, recimo, zajedničkim uvrštenjem Hamburških pravila i CMI Pravila, u ugovor.

Čl.2. predviđa da se može odnositi na sve ugovore koji predviđaju prijevoz, makar i djelomično, po moru. Time su odškrinuta vrata za korištenje u multimodalnom prijevozu.

Primatelj je stranka označena u ugovoru ili ona koja se može identificirati iz ugovora, ili koja je navedena na temelju čl.6. Pravila.

O zastupanju je već rečeno gore.

²⁰ Jakaša, Sistem III./1., str. 30., br.19.

Važna je odredba da će ugovor biti podvrgnut svakoj međunarodnoj konvenciji ili nacionalnom pravu koje se primjenjuje, ili koje bi se obvezno primjenjivalo da je na temelju ugovora izdana teretnica ili slična isprava o pravnom naslovu. To znači, da u slučaju kada bi se primijenila Haška pravila *ex proprio vigore*, treba ih primijeniti, tj. prijevoz i pomorski tovarni list potpadaju pod Haška pravila i CMI Pravila. Glede primjene zakona, konkretno PZ-a, isti bi se primjenjivao, kao da je bila izdana teretnica, čini mi se, u svemu osim u tomu da se prihvaća prijevoz s pomorskim tovarnim listom. Spomenuo bih ovdje čl.540., 541., 543., 546. i 549. PZ-a koji govore o prijevozu kod kojeg nije izdana prijevozna isprava. Dakle, ako se može obavljati prijevoz bez isprave, može se i s ispravom koja nije prijevozna isprava (jer PZ ne poznaje tovarni list), ali je isprava na osnovi koje se temeljem *lex contractus-a* (CMI Pravila) vozar obavezuje predati robu osobi naznačenoj u toj ispravi. A to je ono što praksa zahtijeva.

Pravo raspolaganja je već gore spomenuto. Pošto čl.6. dopušta neke promjene imena primatelja, jasno je da takvo novo lice stječe pravo na primitak tereta. U čl.6. je određen i prelazak prava na primatelja, nakon što je izvršen izbor, i izričito je propisano da ta prava krcatelj gubi.²¹ Krcatelj, dakle, može prenijeti svoje pravo raspolaganja na primatelja.

Što se tiče predaje, vozar predaje robu osobi navedenoj u tovarnom listu, nakon valjane identifikacije. Pošto tovarni list prati robu, primatelj nije dužan predočiti tovarni list. Međutim, čl.6.st.(ii.) omogućuje krcatelju da promijeni ime primatelja sve do časa dok primatelj ne zatraži predaju robe, pa je time krcatelj siguran za slučaj da primatelj (kao kupac) nije platio robu.

U čl.8, gdje se govori o valjanosti, CMI Pravila određuju da: " *U slučaju bilo čega sadržanog u ovim pravilima ili bilo kakva odredba koja je uvrštena u ugovor o prijevozu na temelju pravila 4., a što je u suprotnosti s odredbama bilo koje međunarodne konvencije ili nacionalnog prava obvezno primjenljivog na ugovor o prijevozu, takva će pravila i odredbe biti ništave u tom opsegu, ali ne više od toga.*" Radi se, dakle, samo o propisima iz čl.4. CMI Pravila, koja se ne odnose na isti kao *lex contractus*.

Inozemna doktrina smatra da su tovarni listovi daleko prikladniji dokumenti od teretnice, u onim slučajevima, kada se npr. roba ne prodaje tijekom plovidbe, ili se radi o kratkim relacijama pa nema vremena da teretnica stigne u ruke primatelja prije nego što stigne brod s teretom. Tovarni list je prikladniji i za elektronske teretnice.²² Važno je spomenuti da su najnovija pravila o dokumentarnim akreditivima predviđela korištenje pomorskoga

²¹ G.M.Boi, *Le Regole Uniformi del CMI per la Lettera di Trasporto Marittimo*, Dir. Mar., 1990, 793., 797: "Con il termine "right of control" viene poi inteso il diritto, conferito.. al caricatore, di cambiare il nome del destinatario, nonchè di trasferire il diritto di disposizione delle merci al destinatario..."

²² Tzv. EDI (Electronic Data Interchange) i UN/EDIFACT te IFTM (International and Transport Messages). Vidi i : Pravila Međunarodnoga Pomorskog Odbora za elektronske teretnice, Pariz, lipanj 1990., UPP 129.-130., str. 83. (engleski tekst i prijevod).

tovarnog lista.²³ Tovarni list daje i veća prava u slučaju tzv. "stoppage in transitu".²⁴

Izgleda da je u našoj doktrini bilo lutanja u smjeru da se common law pojam "straight bill" smatrao kao isti ili sličan teretnici na ime (straight Bill of Lading). Tako je bilo različitih stavova primjenjuju li se Haška pravila na teretnicu na ime ili ne.²⁵ Teoretski gledano, jasno je da su teretnica na ime i tovarni list dva različita dokumenta, ali pojednostavljeno, za praksu, imaju mnogo sličnosti i ispremiješanih elemenata.

Konačno treba naglasiti da su čak i poznate organizacije, kao što je npr. BIMCO, izdale formulare pomorskoga tovarnog lista, a to su učinile i mnoge pomorske kompanije.²⁶

Smatram da bi bilo uputno poduzeti potrebno da se omogući korištenje pomorskoga tovarnog lista, jer to zahtijeva praksa.

²³ Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, koja su stupila na snagu 1. siječnja 1994., vidi čl. 24.

²⁴ Tetley, Waybills, JMLC, 1984., str. 59.: "If the shipper under a negotiable bill of lading has a right of stoppage in transitu, the shipper under a non-negotiable waybill would seem to be in an even stronger position".

²⁵ Špehar, Odgovornost brodarar osvrptom i na Haška pravila, 1939., br. 192.: Pallua, O nekim pitanjima odgovornosti brodarar u vezi s Bruxelskom konvencijom o teretnici, u Ugovori o iskorištavanju brodova na moru, 1951., 153; Jakaša, Sistem plovidbenog prava, III./2, str.10., br.253.

²⁶ BIMCO BLANC BACK FORM OF NON-NEGOTIABLE LINER WAYBILL (80-0); NON-NEGOTIABLE GENERAL SEA WAYBILL FOR USE IN SHORT-SEA DRY CARGO TRADE (80-1); NON-NEGOTIABLE "TANKERWAYBILL 81" (80-2).

Summary

SEA WAYBILL

The new Maritime Code of the Republic of Croatia has no provision regarding the sea waybill.

Discussing both, the fact that sea waybills are more and more in use in everyday maritime transport and that they are regulated by Hague Rules, Hamburg Rules, CMI Uniform Rules For Sea Waybills and Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1994, and the fact that BIMCO has issued forms for sea waybills, the author arrives to the conclusion that the Maritime Code should be amended by introduction of rules and regulations regarding the sea waybills, as soon as possible.