

# Konosament v teoriji, slovenskem pravnem redu in praksi

Dejan Valentinčič<sup>17</sup>

## ***Povzetek***

Pomorska nakladnica ali konosament je najpomembnejši prevozni dokument v pomorskem prevozu. Kljub temu v slovenski strokovni literaturi ni veliko prisotna. Avtor v prispevku analizira, kakšna je ureditev konosamenta v slovenskem pravnem redu, kaj je o tem pravnem institutu razvila in prevzela iz tujine slovenska stroka v teoretičnih razpravah in opisih ter kako je z njegovo uporabo v praksi, tudi na podlagi dosedanje sodne prakse. V zaključnem delu avtor predstavi izzive, ki ureditev konosamenta čakajo z razvojem elektronske nakladnice.

***Ključne besede:*** pomorska nakladnica / konosament, ladijski prevozi, sodna praksa, elektronska nakladnica.

## ***Abstract***

The bill of lading is the most important shipping document in sea freight. However, it is not often mentioned in Slovenian professional literature. In this paper, the author analyses the regulation of the bill of lading in the Slovenian legal order, what was developed and adopted from

---

<sup>17</sup> Magister prava, asistent za ustavno pravo in človekove pravice na FUDŠ. Kontakt: dejan.valentincic@fuds.si.

foreign countries regarding this legal concept by the Slovenian experts in their theoretical discussions and descriptions, and how it is used in practice, also based on the previous case law. In the final part, the author presents the challenges with regulating the bill of lading which ensue from the development of the electronic bill of lading.

**Keywords:** bill of lading, sea freight, case law, electronic bill of lading.

## Uvod

Trgovina je stara že (skoraj) toliko kot človeštvo. Kmalu po razvoju najprej blagovne menjave in nato trgovine se je razvila trgovina na daljavo. Pri tej je seveda logično, da zaradi oddaljenosti prodajalec ne tudi vedno dostavi blaga oz. ga kupec ne osebno prevzame, ampak se je razvilo posredništvo oz. prevozniki blaga. Pri izročitvi blaga prevozniku se je prodajalec moral zaščititi, da bo prevoznik blago gotovo dostavil k namembni osebi.

Pri pomorskem prevozu je vse do razcveta trgovine po morju šlo za razne dvostranske enkratne dogovore, ki so bili odvisni zgolj od strank, ki so pri poslu sodelovale. Okoli leta 1390 pa so v Pizi že začeli uporabljati poseben dokument, ki ga je ladjar moral izročiti prodajalcu in ga danes poznamo pod imenom konosament ali pomorska nakladnica. Konosament je listina, s katero se potrjuje sprejem blaga za prevoz po morju in njegova izročitev naslovniku.

Obširnejše določbe o tej listini je prinesla francoska Ordonanca iz leta 1681, od tukaj so jo prevzeli tudi zakoni iz 19. stoletja. Konosament ali pomorska nakladnica je danes najpomembnejši prevozni dokument v pomorskem prevozu. Treba je poudariti, da to ni pogodba, čeprav ji je na videz precej podobna. Nakladnica je že sama po sebi dokaz o sklenjeni

prevozni pogodbi, ne more pa biti dokaz o vsebini samega dogovora. Za nakladnico velja, da drži kar je zapisano v njej, razen v primeru, da se to s protidokazi ovrže. Dolgoletna praksa je dokazala, da je nakladnica, kljub nekaterim pomanjkljivostim, relativno varen dokument. Določene težave se pojavljajo zgolj zaradi nekaterih razlik v ureditvah institutov pomorskega prava v različnih pravnih sistemih. Glede nakladnic imajo države različne ureditve glede dopustnosti klavzul v nakladnicah, saj ladjarji radi napišejo, da tovora niso pregledali in zato za vsebino ne odgovarjajo. V večini pravnih ureditev takšne klavzule niso dopustne. Izziv za sodobno pravno doktrino je razvoj elektronske nakladnice, ki se je pojavila v skladu z sodobnimi trendi poslovanja. A za enkrat še nima pravnih virov, zato prihaja do številnih različnih interpretacij glede njene uporabe.

V prispevku prikažemo ureditev konosamenta v slovenskem pravnem redu (z elementi primerjave z nekaterimi tujimi ureditvami), se sprašujemo, zakaj je konosament kljub svoji pomembnosti tako redko prisoten v slovenski strokovni ureditvi ter ali obstaja kakšna pravna praksa in poskušamo odgovoriti na raziskovalno vprašanje, kako je dejansko s praktično uporabo konosamenta pri nas (ali se ga pogosto uporablja, ali je to dobro urejen pravni institut, ali ne in je vzrok veliko pravnih). V zadnjem delu odgovarjamo še na drugo raziskovalno vprašanje, in sicer, katere nove izzive za pravno ureditev konosamenta prinaša razvoj elektronske nakladnice in na sploh elektronskega poslovanja.

## **Uvodna opredelitev pojma pomorske nakladnice oz. konosamenta**

### **Definicija in osnovne lastnosti nakladnice**

Pomorska nakladnica ali konosament (angl. Bill of lading ali B/L) je najpomembnejši prevozni dokument v pomorskem prevozu, ladjar ga mora izdati vkrcevalcu (na njegovo zahtevo) po končanem vkrcevanju (PZ, 491. člen, Ur.l. RS, št. 120/2006 s spremembami).

Eno najstarejših oblik konosamenta so našli v Pizi (1390). Tudi Dubrovniški statut je že določal, da mora ladijski pisar dati trgovcu izvod iz svoje knjige (quaternus) o vpisu blaga z označbami cum signis. Tudi Statut Krka (1512) govori o listini, ki opisuje blago, ki ga je kapitan ladje dolžan izdati. Obširnejše določbe o tej listini pa je prinesla francoska Ordonanca iz leta 1681, od koder so jo prevzeli zakoni 19. stoletja (Cigoj, 1975, 24).

Nakladnica je listina, ki jo izstavi ladjar naročniku prevoza blaga in s tem potrjuje, da je na njej označeno blago vkrčano ter da bo po opravljenem pomorskem prevozu prepeljana blago (tovor) izročil upravičenemu imetniku nakladnice (Puharič, 2008, 375). V primeru, da je tovor predan ladjarju pred vkrčanjem, lahko naročnik zahteva, naj mu ladjar izda nakladnico, ki vsebuje vidno opombo »sprejeto za vkrčevanje« (nakladnica za vkrčevanje). Namesto izdati nakladnico, lahko ladjar, ki je izdal nakladnico za vkrčevanje, zapiše nanjo kot opombo »vkrčano« z navedbo datuma in s tem potrdi, da je tovor vkrčal. Če je izdal ladjar nakladnico za vkrčevanje, mu jo mora naročnik pri prejemu nakladnice vrniti (PZ, 492 in 493. člen, Ur.l. RS, št. 120/2006 s spremembami).

Tri glavne funkcije nakladnice so (Vlačič et al, 2008, 128):

- dokaz, da je ladjar tovor prevzel za prevoz;
- dokaz o tem, da je bila sklenjena prevozna pogodba in vsebina te pogodbe;
- je vrednostni papir.

Ladjar potrdilo največkrat izda po svojem zakonitem zastopniku, poveljniku ladje, kapitanu. Značilno je, da potrdilo daje pravico vsakokratnemu upravičencu – imetniku, da terja tisto, za kar je ladjar na njem zavezan: konosament je vrednostni papir. Nakladnico lahko namesto zakonitega ladjarjevega zastopnika izda tudi drug pooblaščenec (Cigoj, 1973, 23). Ladjar je s tem, ko je izdal nakladnico, prevzel obveznost, da bo v namembnem pristanišču tovor izročil upravičenemu imetniku nakladnice. Ob tem je potrebno posebej poudariti, na kar opozarja tudi Vlačič (2008, 128), da nakladnica ni pogodba, čeprav ji je na videz precej podobna. Pogodba o prevozu stvari (prevozniška pogodba) nastane s soglasjem volj strank glede bistvenih elementov pogodbe (vrste in količine tovora, poti in voznine), kar se zgodi že pred izdajo nakladnice (običajno ob tem, ko ladjar ali njegov agent podpiše nalog za vkrcavanje). Kljub temu, da pomorska nakladnica ni pogodba pa lahko vsebuje mnogo klavzul, podobnih tistim iz ladjarskih pogodb, poleg tega pa tudi označbo tovora, namembnega pristanišča, prejemnika, označbo, da se glasi po odredbi ali na prinosnika in številne druge. Nakladnica kot vrednostni papir živi samostojno pravno življenje, ki je neodvisno od pogodbe o prevozu. Nakladnica se uporablja v praksi za posle, ki so povezani s tovorom – npr. za carinjenje, plačilo pristojbin za izvozna in uvozna dovoljenja, dokazovanje porekla blaga, zavarovanje tovora... Njen največji pomen pa je v tem, da je glavni dokument v dokumentarnem akreditivu (Vlačič et al, 2008, 129).

Najpomembnejšo vlogo ima nakladnica pri prevozniki pogodbi. Pogosto se izdaja tudi v zvezi z ladjarskimi pogodbami, kljub temu, da je blago, ki je bilo sprejeto na prevoz, opisano tudi v ladjarski pogodbi. Pri prevozniki pogodbi je konosament pomemben tudi zato, ker se z njim med prvotnima strankama dokazuje, da je bila pogodba sklenjena (Cigoj, 1975, 24).

Pomorska nakladnica ali njene novodobne različice (npr. nakladnica za večvrstni prevoz, nakladnica od luke do luke...) se zahtevajo v akreditivu zlasti v mednarodnem poslovnem prometu. Pri Incotermsovih pravilih recimo tč. A8 mednarodne trgovinske klavzule CIP, nakladnica služi tudi kot dokazilo o tem, da je bil tovor vkrcan na ladjo in o obstoju pomorske prevozne pogodbe (Puharič, 2008, 376).

## **Vrste pomorskih nakladnic, njihovo izdajanje in način izročitve**

### **Vrste nakladnic po različnih avtorjih**

Puharič (2008) in Cigoj (1975), ki oba izhajata iz slovenske pravne ureditve, sta nakladnice razdelila po različnih kriterijih in zato lahko pri njiju zasledimo nekatere različne vrste nakladnic. Glede na to, da je Puharičeva knjiga bistveno novejša, sodobnejša in ažurnejša bo o razdelitvi po njegovi metodologiji povedanega nekaj več.

Razdelitev nakladnic po Cigoju (1975, 24-29):

- konosament o naloženem in konosament o prevzetem blagu;
- direktni konosament;
- nalog o izročitvi – dobavna odredba;
- skupinski konosament;
- čisti konosament;
- transportni list.

Razdelitev nakladnic po Puhariču (2008, 376):

- **luška oz. pristaniška nakladnica:** z njo se potrdi, da je ladjar tovor sprejel v pristanišču vkrčavanja in da ga bo vkrčal na ladjo, ki je že v pristanišču.
- **skupinska nakladnica:** izda se jo zaradi manjših stroškov. Nakladnica pripada različnim lastnikom, prejemniki pa dobijo odpremna potrdila. Če je tovor vkrčan na različne ladje, če gre za različne vrste blaga ali če je tovor razdeljen na različne dele, imata ladjar in vkrčevalec pravico zahtevati za vsako uporabljeno ladjo, za vsako vrsto blaga oz. za vsak del tovora posebno nakladnico.
- **direktna nakladnica:** če prevoz izvaja več ladjarjev, jo izda ladjar, ki je po pogodbi o direktnem prevozu sprejel tovor. Izda se za celotno dogovorjeno pot.
- **nakladnica za vkrčevanje:** lahko jo zahteva vkrčevalec če ne more dobiti nakladnice "vkrčano", kljub temu, da je tovor izročil ladjarju pred vkrčevanjem. Lahko zahteva tudi potrdilo o prejetem tovoru. Nakladnica za vkrčevanje mora vsebovati vidno opombo "sprejeto za vkrčevanje". Ladjar jo lahko uporabi za poplačilo voznine, ni pa potrdilo o vkrčanem tovoru, kar se recimo lahko zahteva pri izplačilu kupnine na podlagi dokumentarnega akreditiva. Ko je tovor vkrčan, izda ladjar redno nakladnico, vkrčevalec pa mu mora vrniti nakladnico za vkrčevanje. Možen je tudi "skrajšan postopek", ko ladjar na nakladnico za vkrčevanje zapiše opombo "vkrčano", z navedbo datuma, in tako potrdi, da je tovor vkrčal.

Vlačič in Pavliha (2007, 116) tem vrstam dodajata še **delne nakladnice z nalogom za izkrčevanje**, ki se uporabljajo v primerih, ko gre za prevoz razsutega tovora, za katerega je sicer izdana ena nakladnica, a so deli tovora prodani med potovanjem, zato se nakladnico razdeli.

Ob tem bi veljalo dodati še o eni drugi vrsti nakladnice, ki jo omenja Pavliha (2000, 101): to je **Liverpoolska** nakladnica. Liverpoolska nakladnica je bila sprejeta na konferenci v Liverpoolu. V njej so po vzoru Američanov prevzeli načelo dolžne skrbnosti (due diligence) ter določili limit ladjarjeve odgovornosti v višini sto funtov sterlingov po kosu tovara.

### **Izdajanje nakladnic**

Nakladnico po vkrcanju tovara na ladjo izda ladjar vkrcevalcu. V praksi izdajajo nakladnico za ladjarja agenti, včasih tudi poveljnik ladje. Ladjar nakladnice ni dolžan izdati, če vkrcevalec tega ne zahteva, saj vkrcevalec nima potrebe po nakladnici v vseh prevozih ampak ponavadi zaradi prenosa upravičenja do blaga na druge osebe. Pomorski zakonik izrecno določa, da nakladnico izda ladjar (ali njegov pooblaščenec), to pomeni, da ladjar kot nosilec plovbnega podjema odgovarja tistim osebam, s katerimi ni sklenil pogodbe (če torej naročnik podpiše nakladnico za podnaročnika kot pogodbeni prevoznik, se šteje, da jo je podpisal kot ladjarjev agent). Naše pravo ne zahteva nujno lastnoročnega podpisa ladjarja ali njegovega pooblaščenca. Podpisuje lahko tudi tiskan kot faksimile, perforiran, odtisnjen ali izražen v kakršnikoli drugi mehanski ali elektronski obliki (Vlačič et al, 2008, 129).

Če bi moral biti tovor, ki je predmet prevoza, vkrcan v različne ladje, če gre za različne vrste blaga ali če je tovor razdeljen na različne dele, imata ladjar in naročnik pravico zahtevati za vsako uporabljeno ladjo, za vsako vrsto blaga oziroma za vsak del tovara posebno nakladnico. Če se tovor vkrcava na ladjo v razsutem stanju, ima naročnik pravico zahtevati za določene količine tovara posebno nakladnico (PZ, 494. člen, Ur.l. RS, št. 120/2006 s spremembami).



## **Načini izročitev nakladnic (nakladnica kot vrednostni papir)**

Nakladnica je vrednostni papir. Vrednostni papirji so pisne listine, s katerimi se izdajatelj zavezuje, da bo izpolnil na njih zapisano obveznost njihovemu zakonitemu imetniku (npr. ladjar se zaveže, da bo tovor izročil imetniku nakladnice). Obveznost iz vrednostnega papirja nastane v trenutku, ko izdajatelj izroči vrednostni papir upravičencu. Splošne značilnosti vrednostnih papirjev so urejene v Obligacijskem zakoniku (OZ UPB-1, Ur.l. RS, št. 97/2007 s spremembami).

Nakladnica se lahko glasi na ime, po odredbi ali na prinosnika. Če v nakladnici, ki se glasi po odredbi, ni imenovana oseba, po nalogu katere mora ladjar izročiti tovor, ga izroči po odredbi naročnika. Nakladnica na ime se prenaša z odstopom, nakladnica po odredbi z indosamentom, nakladnica na prinosnika pa z izročitvijo. Za obliko in učinek indosamenta se smiselno uporabljajo določbe meničnega prava, razen določb o regresu (PZ, 496. in 497. člen, Ur.l. RS, št. 120/2006 s spremembami).

Nakladnica se lahko prenaša s cesijo (prenos terjatve z enega upnika na drugega upnika s pogodbo), indosamentom (lahko je popoln, blanko in na prenosnika) ali z izročitvijo, saj se lahko glasi na ime (v praksi najbolj redka, saj je rekta vrednostni papir, kar pomeni, da ni prenosljiva oz. je njena prenosljivost otežena), po odredbi ali na prinosnika. Če v nakladnici, ki se glasi po odredbi, ni imenovana oseba, po nalogu katere mora ladjar izročiti tovor, ga izroči po odredbi vkrcevalca (Puharič, 2008, 376). Nakladnica spada med stvarnopravne (ali blagovne) vrednostne papirje. To so papirji, ki vsebujejo pravico do blaga, zato to blago tudi predstavljajo. Hkrati ima nakladnica tudi legitimacijsko funkcijo, saj vsakokratni zakoniti imetnik nakladnice lahko v namembnem kraju zahteva izročitev tovora. Terjatev iz vrednostnega papirja je vezana na sam papir in gre njegovemu zakonitemu imetniku. S prenosom

nakladnice prenesemo pravico do tovora na drugo osebo (Pavliha, 2000, 123). Obveznost ladjarja je, da izroči tovor zakonitemu imetniku nakladnice, ki zahteva izročitev tovora v namembnem pristanišču, neodvisna od obstoja in vsebine prevozne pogodbe. Ko zakoniti imetnik izpolni vse morebitne obveznosti, zapisane v nakladnici, mu mora ladjar izročiti tovor. Ko mu ta izroči tovor mu mora zakoniti imetnik vrniti nakladnico. Ladjar lahko od njega zahteva potrdilo o tem, da je prejel tovor. Zakoniti imetnik nakladnice lahko tudi odstopi od pogodbe in zahteva izročitev tovora, še preden pride ladja v namembno pristanišče. To lahko stori potem, ko je plačal voznino in morebitne stroške ter vrnil ladjarju vse izvode nakladnice ali pa mu dal primerno jamstvo za morebitno škodo, ki bi ladjarju lahko nastala, ker mu ni izročil vseh izvodov nakladnice (Vlačič et al, 2008, 138-138).

## Sestava in vsebina nakladnice

### Sestava tri delnega obrazca pred izdajo nakladnice

V linijski plovbi se običajno pred izdajo nakladnice sestavi obrazec v treh delih (triptih) Triptih je izdan v treh identičnih primerkih, s tremi različnimi imeni. Deli triptiha so (Pavliha in Vlačič, 2007, 116):

- **prijava ali dispozicija vkrcevalca:** tukaj vkrcevalec (oz. naročnik) opiše tovor in sprejme prevozne pogoje. V pravnem smislu ta del pomeni ponudbo za sklenitev pogodbe. To listino se lahko izroči skupaj s tovorom ali posebej.
- **nalog za vkrceanje:** izda ga ladjar ali njegov agent ko preveri točnost podatkov. S tem izda nalog poveljniku, naj sprejme vkrcano blago, v pravnem smislu pa podpis tega dela triptiha pomeni sprejem ponudbe in s tem nastanek pogodbe. Vkrcevalec ob izdaji naloga za vkrcanje plača voznino.

- **potrdilo o vkrcanem tovoru (častniško potrdilo):** poveljnik ladje ali prvi častnik krova ga izda po končanem vkrcevanju in potrjuje prevzem blaga za prevoz. Na podlagi tega potrdila lahko vkrcevalec od ladjarja zahteva izdajo nakladnice, saj le-ta omogoča razpolaganje s tovorom, potrdilo pa ne. Kopija častniškega potrdila se shrani v arhivu na ladji. Častniško potrdilo lahko vsebuje pripombe glede vrste, količine in stanja tovora ali embalaže, takšno potrdilo imenujemo nečisto potrdilo. Te pripombe se nato vpiše tudi v nakladnico (Pavliha, 2000, 126).

Uporaba te listine v treh izvodih se je oblikovala v poslovni praksi, saj v Haaških in Haaško-Visbyjskih pravilih triptih ni omenjen.

Ladjar mora izdati toliko izvodov nakladnice, kolikor jih vkrcevalec zahteva. Na vsakem izvodu je potrebno označiti število izdanih izvodov. Vkrcevalec zahteva izdajo več izvodov, ker navadno pošlje nakladnico prejemniku na različne načine, poleg tega pa jih potrebuje tudi za zavarovanje tovora, dokumentarni akreditiv... Vkrcevalec ali ladjar lahko zahteva tudi prepise (kopije) nakladnice. Na vsaki kopiji piše, da ni prenosljiva. Vkrcevalec mora ladjarju na njegovo zahtevo kopijo tudi prepisati. Tako ladjar kopijo nakladnice lahko primerja s tisto, s katero upravičeni imetnik zahteva izročitev tovora v namembnem pristanišču (Pavliha in Vlačič, 2007, 116).

### **Vsebina nakladnice**

Vsebino nakladnice vpiše vkrcevalec oz. jo izpolni ladjar po podatkih, ki jih da vkrcevalec. Nakladnica vsebuje obligatorne in fakultativne elemente. V skladu s 500. členom slovenskega Pomorskega zakonika (PZ, Ur.l. RS, 120/2006 s spremembami) mora nakladnica vsebovati naslednje podatke:

- firmo in sedež oz. ime in stalno prebivališče ladjarja, ki nakladnico izdaja;

- ime oz. druge podatke o identiteti ladje;
- firmo in sedež oz. ime in stalno prebivališče vkrcevalca;
- firmo in sedež oz. ime in stalno prebivališče prejemnika ali označbo "po odredbi" ali "na prinosnika";
- namembno pristanišče ali kdaj oz. kje bo to pristanišče določeno;
- količino tovora po številu kosov, teži, prostornini ali drugi merski enoti glede na vrsto tovora;
- vrsto tovora in označbe, ki so na njem;
- stanje tovora ali embalaže po zunanjem videzu;
- določila o načinu plačila voznine;
- navedbo o številu izdanih izvodov nakladnice;
- kraj in dan, ko sta bila vkrcana tovor in izdana nakladnica.

Fakultativni elementi nakladnice pa so:

- pogodbene klavzule,
- marginalne klavzule.

Pogosto se v nakladnico vpiše tudi koga je potrebno obvestiti v namembnem pristanišču, ko ladjar tja pripelje tovor. Ta oseba nima pravic iz nakladnice, ampak gre zgolj za obvestilo o tem, da je tovor prispel v namembno pristanišče.

Zgoraj navedene obligatorne podatke mora vsebovati tudi nakladnica za vkrcevanje, razen podatkov o identiteti ladje in o kraju ter dnevu vkrcanja, ko ladjar na nakladnico za vkrcevanje zapiše opombo "vkrcano", je dolžan navesti tudi podatke o identiteti ladje in o dnevu ter kraju vkrcanja tovora (Pavliha, 2000, 126).

V praksi je očitno kmalu nastalo vprašanje, ali je nakladnica, ki nima katerega od obligatornih podatkov, neveljavna. Doktrina je nato razvila mnenje, da nakladnica ni neveljavna, ampak ima naročnik pravico zahtevati od ladjarja, naj mu izda listino s popolnimi podatki. Za

nepopolne podatke je ladjar lahko tudi odškodninsko odgovoren. V nekaterih pravnih redih pa velja svobodna vsebina nakladnice (Cigoj, 1975, 34).

### **Vnašanje pripomb v nakladnico in pomen jamčevalnega pisma**

Kot sem omenjeno častniško potrdilo lahko vsebuje pripombe glede vrste, količine in stanja tovora ali embalaže. Takšno potrdilo imenujemo nečisto potrdilo. Te pripombe se nato vpiše tudi v nakladnico. Na podlagi takšne "nečiste nakladnice" se domneva, da je prevzemnik prevzel tovor tako, kot ga je izročil prejemniku, dokler zakoniti imetnik nakladnice ne dokaže nasprotno. To pomeni, da ladjar ne odgovarja več na podlagi obrnjenega dokaznega bremena. Glavni problem nečiste nakladnice je v tem, da je skorajda neuporabna za pravni promet, zlasti pri dokumentarnem akreditivu, ko banka nakaže prodajalcu kupnino za prodano blago le na podlagi čiste nakladnice.

Kar je zapisano v nakladnici (glede vrste, količine in kakovosti tovora) je za prejemnika merodajno in če tovor ni v skladu z zapisanim v nakladnici je za to odgovoren ladjar. Nakladnico sestavi ladjar po pisnih podatkih naročnika in za ladjarja je torej pomembno, da se podatki ujemajo z dejanskim stanjem. V primeru dvomov torej ladjar zapiše pripombe v nakladnico. Načeloma so veljavne tiste pripombe, ki vsebujejo tudi obrazložitev upravičenega vzroka, zaradi katerega je ladjar vpisal pripombo. Dokazno breme glede vprašanja utemeljenega dvoma in razumne možnosti bremeni ladjarja. Ladjarji v nakladnice pogosto vpisujejo klavzule kot npr. "teža in kvaliteta neznani" ali "naj bi vsebovala", a takšne klavzule nimajo pravnega učinka, razen če ladjar tovora res ne more preveriti (npr. ker je v zaprti posodi). Če nakladnica ne vsebuje pripomb se šteje, da je tovor prevzel tak, kot je navedeno v

nakladnici. Podpis naročnika na nakladnici še ne pomeni, da se naročnik strinja z ladjarjevimi pripombami vpisanimi v nakladnico (Vlačič et al, 2008, 133-134).

Jamčevalno pismo je posebna pisna izdaja vkrcevalca, s katero se ta zaveže, da bo ladjarju povrnil škodo, ki bi jo od ladjarja zahteval prejemnik zaradi pomanjkljivosti tovora ali nenatančnih podatkov v nakladnici. Vkrcevalec želi dobiti čisto nakladnico (brez pripomb), saj v nasprotnem primeru nakladnica ne bo ustrezala zahtevam, ki jih določa dokumentarni akreditiv, na podlagi katerega banka kupca banki prodajalca plača kupnino v prodajni pogodbi. Enotna pravila in običaji za mednarodne dokumentarne akreditive, ki jih izdaja Mednarodna trgovinska zbornica (ICC), namreč določajo, da je čista nakladnica tista, ki ne vsebuje pripomb. Nečista nakladnica bo za vkrcevalca pomenila problem tudi v kreditnem in blagovnem poslovanju. Jamčevalno pismo kot dogovor za tretje osebe nima nobenega pravnega učinka. Za tretjo osebo je pomembno to, kar je zapisano v nakladnici, in to, kakšen tovor prejme. Odgovorna oseba zanjo je ladjar. Če tovor ni takšen, kot je zapisano v nakladnici, ji bo moral škodo povrniti ladjar. Do vprašanja, kakšen pravni učinek ustvarja jamčevalno pismo med vkrcevalcem in ladjarjem sta se oblikovali dve stališči. Haaška in Haaško-Visbyjska pravila prepovedujejo izključitev odgovornosti ali manjšo odgovornost ladjarja od tiste, ki je zapisana v pravilih (kogentne določbe). V praksi pa se je izoblikovalo tudi stališče, ki jamčevalnim pismom priznava veljavnost. Že po splošnih načelih obligacijskega prava jamčevalno pismo ne more biti veljavno, če sta stranki ravnali namerno, torej sta vedeli, da dejansko stanje ne ustreza dokumentom. Jamčevalno pismo je smiselno, če poenostavlja vkrcevanje, zmanjša stroške in odpravi dolgotrajno in brezpredmetno razpravljanje med vkrcevalcem in ladjarjem. Hamburška pravila določajo, da je jamčevalno pismo nično proti tretjim osebam, tudi proti prejemniku, ki jim je bila izročena nakladnica. Jamčevalno

pismo ali sporazum, med vkrcevalcem in ladjarjem je veljaven, razen če ladjar ni vpisal pripomb z namenom, da bi prevaral tretjo osebo (vključno prejemnika), ki zaupa v vsebino iz nakladnice. Če je ladjar deloval namerno tako, nima pravice do povrnitve škode do vkrcevalca, prav tako pa tudi ne sme omejiti odgovornosti (Vlačič et al, 2008, 134-136).

## **Funkcija nakladnice v mednarodni trgovini**

Nakladnica se v praksi uporablja kot glavni dokument pri dokumentarnem akreditivu. Le-ta se ne uporablja v prevoznih pogodbah, ampak v prodajnih pogodbah. Prevozna pogodba se v prevozu običajno prepleta s prodajno pogodbo, saj bi hipotetično naročnik prevoza lahko bil hkrati tudi prodajalec in prejemnik bi bil kupec (v praksi običajno za prodajalca tovor pošilja špediter kot naročnik iz prevozne pogodbe in za kupca tovor prevzame špediter kot prejemnik iz prevozne pogodbe). Ker kupec pri prodaji na daljavo ne preverja blaga, ki je predmet prodaje, se glede plačila kupnine zanaša na nakladnico, ki se izda v prevozni pogodbi. Banka kupca namreč plača kupnino za blago, ki je vpisano v nakladnici, če banka prodajalca dostavi čisto nakladnico. Prepletanje prevozne in prodajne pogodbe se čuti tudi iz klavzul INCOTERMS, ki igrajo primarno vlogo v prodajni pogodbi (prehod nevarnosti s prodajalca na kupca), hkrati pa so pomembne tudi za plačilo voznine in kargo zavarovanje (Vlačič et al, 2008, 136).

Zidar (2004) je takole opisal spremembe, do katerih prihaja na področju uporabe pomorske nakladnice v zadnjih letih:

*»Široko razpravo pa so sprožile tudi nove klavzule, ki so jih začeli uporabljati pomorski prevozniki na pomorski nakladnici in ji s tem*

spreminjajo vsesplošno znano in uveljavljeno vlogo vrednostnega papirja, s tem pa tudi ravnanje bank. Pomorska nakladnica je od nekdaj predmet prometa, kroženja oz. prodaje med poslovnimi partnerji in s tem blaga, ki ga predstavlja. Pomorska nakladnica, izdana po nalogu, se prenaša z indosamentom. Pravimo, da je unovčljiva. Z indosamentom se, skupaj s pomorsko nakladnico, prenese tudi lastništvo na blagu. Če pomorska nakladnica ni izdana po nalogu, tj. če je neposredno naslovljena na prejemnika blaga ("Straight Consigned Bill of Lading"), potem ni unovčljiva, prenaša pa se, in s tem lastništvo na blagu, le pogodbeno s cesijo. Pomorska nakladnica z opisanimi lastnostmi je tako skozi desetletja postala pomemben vir zavarovanja pri financiranju. Banke jo jemljejo v zastavo pri odpiranju akreditivov brez kritja in pri kreditiranju uvoznikov. To njeno vlogo pa spreminjajo spodaj navedene klavzule, s katerimi se pomorski prevozniki želijo rešiti določenih obveznosti, vendar s tem ogrožajo pomemben del financiranja, saj namreč govorijo o pravici ladjarja, da lahko po svoji lastni presoji:

- izroči blago osebi, za katero meni, da je prejemnik blaga, brez predložitve izvirne pomorske nakladnice,
- pri neunovčljivi pomorski nakladnici izroči blago osebi, ki se identificira, brez predložitve izvirne pomorske nakladnice in da
- prevoznik ne odgovarja, če blago izroči na podlagi izvirne pomorske nakladnice, za katero bi se pozneje izkazalo, da je bila ponarejena.

Akreditivne dokumente, ki vsebujejo pomorsko nakladnico s temi klavzulami ali z eno od teh klavzul, banke zavračajo, ker klavzule pomorski nakladnici jemljejo položaj vrednostnega papirja, s tem pa izgubi pomembno vlogo zavarovanja in financiranja. Mednarodna trgovinska zbornica oz. Komisija za bančno tehniko in prakso je do konca maja objavljala na svoji spletni strani izjavo oz. stališče, ki je priporočalo



*bankam, naj ne zavračajo takih pomorskih nakladnic. Vendar pa so udeleženci pariškega sestanka sklenili, da se to stališče umakne in pripravi nova izjava, o kateri bodo glasovali nacionalni odbori. Ko bo izjava sprejeta, jo bo sekretariat zbornice uradno posredoval nacionalnim odborom za transport in logistiko pri Mednarodni trgovinski zbornici in Komisiji za trgovinsko pravo in prakso.*

*Prevladuje mnenje, da je najbolj sporna in zato razlog za zavrnitev akreditivnih dokumentov le prva klavzula, drugi dve naj ne bi bili tako sporni, čeprav bosta kljub temu povzročali zmedo v mednarodnem poslovanju. Pri tem se pozablja, da je neposredno naslovljena pomorska nakladnica neunovčljiva, vendar pa še vedno ostaja pomorska nakladnica v pravem pomenu te besede, tj. utelešenje lastništva na blagu. Pri drugi klavzuli bi bilo zato smiselneje uporabiti izraz pomorski tovorni list, ki za razliko od ladijskega tovrnega lista (pomorske nakladnice) ni vrednostni papir ("Non-Negotiable Sea Waybill" namesto "Bill of Lading"). Zadevo je vsekakor treba pojasniti, saj sta na udaru tako kupec kot prodajalec. Oba pa lahko že na samem začetku preprečita ladjarju, da bi na lice pomorske nakladnice vpisal omenjene klavzule, ki jih prej ni bilo niti med Določili in pogoji prevoza ("Terms and Conditions of Carriage on Bills of Lading") na hrbtani strani pomorske nakladnice. Prodajalec bi moral preprosto zavrniti take nakladnice in se izogibati ladjarjev ter njihovih agentov, ki jih uporabljajo«.*

## **Razmerje med nakladnico, prevozno pogodbo in pomorskim tovornim listom**

Nakladnica živi samostojno pravno življenje, ločeno od prevozne pogodbe, določbe o razmerju med njima pa vsebuje Pomorski zakonik.

Ta določa, da zakonitega imetnika nakladnice pisni pogoji prevozne pogodbe in splošni ladjarjevi pogoji zavezujejo le tedaj, če se nakladnica izrecno sklicuje nanje. Ustni pogoji pa ne zavezujejo upravičenega imetnika nakladnice, ki ni naročnik, niti tedaj, ko se nakladnica izrecno sklicuje nanje. V pomorskem pravu lahko srečamo primere, ko se prevoz opravlja zgolj na podlagi nakladnice, samo na podlagi ladjarske pogodbe za čas ali potovanje ali pa ob nakladnici in ladjarski pogodbi hkrati. V prevozni pogodbi, ki se običajno sklepa v linijskem prevozu, ladjar vkrcevalcu izda nakladnico, ki je dokaz o obstoju in vsebini pogodbe (prevozniška pogodba) in ladjarske pogodbe sploh ni. V prevozni pogodbi, ki jo naročnik in ladjar skleneta v obliki ladjarske pogodbe za čas ali za potovanje, se nakladnica lahko izda ali pa ne. V kolikor se izda navadno ne vsebuje klavzul, saj so že v ladjarski pogodbi. Če naročnik iz ladjarske pogodbe ne izkoristi razpoložljivih zmogljivosti, lahko da možnost prevoza v teh prostih zmogljivostih na podlagi nakladnice kaki tretji osebi. Vkrcevalcu nakladnico izda ladjar ali naročnik ali agent za oba. V teh primerih lahko pride do zapletov zaradi razlik med določbami ladjarske pogodbe in nakladnice. Včasih lahko ni jasno kdo je s kom sklenil pogodbo, kdo je čigav zastopnik in podobno. V praksi pa lahko prihaja tudi do primerov, ko na istem potovanju prevozno pogodbo za del tovora skleneta vkrcevalec in ladjar in za drugi del tovora vkrceval in naročnik iz ladjarske pogodbe. Takrat bo eno nakladnico izdal izdal ladjar, eno pa naročnik iz ladjarske pogodbe, ob tem, da nakladnico v obeh primerih podpiše poveljnik ladje, enkrat kot zastopnik ladjarja, drugič kot agent naročnika. Tudi tukaj se lahko v nekaterih primerih pojavijo podobne težave, kot sem jih opisal v prejšnjem primeru, torej problem nejasnosti glede tega kdo je s kom sklenil pogodbo, kdo je čigav zastopnik (Vlačič et al, 2008, 139-140).

Po Vlačiču (2008) je tovorni list prevozna listina, s katero se dokazuje, da je ladjar prevzel tovor za prevoz in kaj je vsebina prevozne pogodbe.

Tovorni list se ne uporablja le v pomorskem prevozu, ampak je pogost v vseh vejah prevoza. Bistvena razlika z nakladnico je v tem, da tovorni list običajno ni vrednostni papir in da se vedno glasi na ime ter da izvirnik potuje s tovorom. Kljub temu pa tovorni list lahko postane vrednostni papir, če se stranki dogovorita o njegovi prenosljivosti. Tovorni list se uporablja predvsem v primerih ko nakladnica ni potrebna (predvsem pri krajših pomorskih prevozih). Haaška in Haaško-Visbyjska pravila govorijo o nakladnici ali drugi listini, ki omogoča razpolaganje s tovorom pri prevozu tovora po morju. Hamburška pravila pa govorijo o prevoznih dokumentih, nakladnici in drugih dokumentih, ki niso nakladnica. Torej pride v poštev tudi tovorni list. Posebno vlogo za pomorski tovorni list imajo pravila, ki jih je pripravil Mednarodni pomorski odbor (CMI), to so Enotna pravila za pomorski tovorni list. Ta pravila pomenijo mehko pravo, saj pridejo v poštev samo, če se stranke za njihovo uporabo dogovorijo. Naš Pomorski zakonik o tovrnem listu ne določa ničesar, tako da v primeru če se pomorski prevoz izdaja na podlagi tovrnega lista pridejo v poštev pravila o prevoznih pogodbah iz Obligacijskega zakonika (Vlačič et al, 2008, 140-141).

## **Razmerje med več imetniki nakladnice**

Vprašanje, ki se je postavilo v praksi je, kdo ima pravico iz nakladnice, če je bila ta izdana v več primerkih in so se vsi prenašali. Nekatere nakladnice imajo klavzulo, da vsi izgubijo vrednost, če se eden od njih izpolni. V takem primeru ladjar izpolni obvezo, če blago izroči prvemu upravičenemu imetniku nakladnice, ki pri njem zahteva blago. Če nakladnica takšne izjave ne vsebuje, po mnenju teoretikov velja, da samo vsi izvodi skupaj predstavljajo nakladnico, zato dokler niso predloženi vsi izvodi ladjar ni dolžan izročiti blaga. Teoretiki pa si niso

enotni v stališču, kaj je ladjar dolžan storiti, če se pojavi več imetnikov, ki med seboj niso sporazumni. Nekateri menijo, da ladjar blaga ne sme izročiti ampak ga mora položiti na sodišče ali javno skladišče, drugi pravijo, da ladjar blago lahko izroči imetniku, ki se prvi pojavi, tretji pa menijo, da je ladjar v takem primeru dolžan izročiti blago šele ko je spor med njimi rešen. Naše pravo zastopa stališče, ki se je uveljavilo v praksi – kadar je v namembni luki tovor izročen prvemu, ki predloži enega od izvodov nakladnice, tedaj ostale ne zavezujejo več ladjarja. Če pa se pri ladjarju zgledi več imetnikov, ki imajo vsi izvod iste nakladnice, mora po našem pravu ladjar zahtevati navodilo od vkrcevalca. Če tega ne dobi, sme poveljnik ladje tovor izkrcati in ga izročiti v hrambo javnemu skladišču ali kako drugače in o tem obvestiti prevozne upravičence za katere ve. Če v tridesetih dneh niso poplačane terjatve iz prevoza, sme ladjar blago prodati, da se poplača za terjatve (Cigoj, 1975, 39-40).

## **Dokazna moč nakladnice**

Če ladjar ni vpisal v nakladnico pripomb, se šteje, da je prevzel blago tako, kakor je navedeno v nakladnici. Za dobrovernega imetnika velja, kar je napisano v konosamentu. Kakor pa je pokazala tudi tuja sodna praksa se to domnevo lahko ovrže z nasprotnim dokazom. Teoretiki menijo, da je nakladnica že sama po sebi dokaz o sklenjeni prevozni pogodbi, ne more pa biti dokaz o vsebini pogodbe. Nakladnica ima torej poleg funkcije potrdila o naložitvi blaga še funkcijo o sklenjeni prevozni pogodbi, a le o tistih točkah, ki jih vsebuje. Postavilo pa se je vprašanje, katera nakladnica velja, če so podatki na več izvodih različni. Tuji teoretiki najbolj zagovarjajo stališče, da če je konosament napisan z roko vkrcevalca velja izvod, ki ga ima kapitan, če pa je bil napisan s kapitanovo roko pa vkrčevalčev konosament. A v našem pravu ta teorija ne velja,

ampak je odločilna nakladnica, ki je v vkrčevalčevih rokah, saj je ta namenjena prometu. Drugače zapisani izvodi, ki jih ima druga stranka, so lahko protidokazi, a jih mora upravičenec šele dokazati. Če klavzule v nakladnici niso dovolj jasne, jih je potrebno po naši judikaturi razlagati v breme ladjarja (Cigoj, 1974, 40-41).

## **Garancijska izjava**

Ladjar je dolžan pregledati blago na zunaj in mu ni potrebno potrditi podatkov, ki ne ustrezajo realnemu stanju. Da pa ladjarji ne bi zaradi opomb na nakladnici otežkočili vkrcevalcu (prodajalcu) zahtevkov proti kupcu, ki plača samo, če prejme čisto nakladnico, so se v praksi pojavila garancijska pisma, s katerimi naročniku ladje garantirajo povračilo škode, ki bi jo imeli v primeru, če bi prejemnik nasproti njim blago reklamiral. Ladjar za to izda čisto nakladnico. V teoriji veljavnost takšnih izjav sicer zanikajo. Mnenje teoretikov je, da jamčevalna pisma ne ustvarjajo novega pravnega stanja med ladjarjem in vkrcevalcem, ampak je to samo v pisni obliki določena vkrčevalčeva obveznost, da bo ladjarju povrnil škodo, ki bi mu jo moral tudi sicer povrniti. Naša doktrina in praksa pa pravita, da so garancijska pisma, ki niso bila izdana zoper dobro vero, veljavna (Cigoj, 1975, 41-42). To velja tudi še danes.

## **Elektronska nakladnica**

21. stoletje je znano kot "informacijska doba", saj smo ljudje postali usodno odvisni od elektronike in posredovanja informacij na takšen način. Kot na drugih področjih je tudi pri poslovanju informacijska

tehnologija dosegla izjemen napredek, zato lahko govorimo o »elektronskem poslovanju«, ki je postalo način zasebnega in javnega življenja, saj zajema elektronsko bančništvo, zavarovalništvo, trženje in trgovanje, spletno trgovino, računalniško podprto skupinsko delo, delo, pouk, svetovanje ...

Brez elektronske izmenjave podatkov in celovitega elektronskega poslovanja si seveda ne moremo predstavljati niti sodobnega prometa in v njegovem okviru prevoza tovora. Priprava in izdelava poslovne dokumentacije na klasičen, papirnat način predstavlja danes okoli tri odstotke vrednosti blaga v domačem in kar deset odstotkov v mednarodnem prometu oziroma od osem do deset odstotkov stroškov prevoza blaga (Pavliha in Vlačič, 2001, 1308).

V pomorstvu govorijo o »krizi nakladnice«, saj se prevečkrat pripeti, da tovor prispe v namembno pristanišče, vendar ga ladjar ne more izročiti in ga mora zato shraniti, ker prejemnik še ni dobil nakladnice, poslana po pošti. Nakladnica se je zaradi tega informatizirala in danes postaja vse bolj pogosta "elektronska nakladnica", s tem pa so se pojavili tudi nekateri novi pravni problemi. Elektronska nakladnica danes pravih pravnih virov še nima, bo pa gotovo postala pomemben del nove konvencije o pomorskem pravu, ki je v procesu priprave in bo nadomestila (in posodobila) Haaška, Haaško-Visbijska in Hamburška pravila (Ibid).

V praksi pa se je elektronska nakladnica že precej razvila. Temeljni razlog za poskus informatizacije je bilo dejstvo, da se naftni tovor večkrat izroči prejemniku, še preden ladja dejansko prispe v namembno pristanišče in je zato klasična nakladnica prepočasna. Sistem elektronske nakladnice danes deluje tako, da banka hrani papirnato nakladnico in deluje kot posrednik pri prenosu. Vkrcevalec preda banki papirnato nakladnico v hrambo in v zameno dobi že omenjeni zasebni ključ (private key). Le-to

omogoča prenos nakladnice na takšen način, da mora prvi imetnik nakladnice z elektronskim sporočilom obvestiti sistem Sea Docs o nameravanem prenosu in tako omogoči novemu imetniku, da dobi zasebni ključ. Sea Docs zaradi varnosti preveri avtentičnost in pravilnost predanega sporočila. Ko pride ladja v namembno pristanišče, se prevozniku (v praksi poveljniku ladje) preda zasebni ključ in oseba, ki predstavlja to kodo prevozniku, je upravičena do tovora.

Najnovejši pilotski projekt, ki poskuša uveljaviti nakladnico v Evropi se imenuje Bolero. Zamenjal naj bi obstoječi sistem papirnih dokumentov v pomorskem prevozu. Sistem poskuša najti odgovore na različna vprašanja, ki nastanejo ob tem, ko elektronska oblika vrednostnih papirjev zamenja tradicionalne vrednostne papirje. Zlasti so prizadevanja usmerjena v uporabo računalniške izmenjave podatkov pri prenosnih vrednostnih papirjih. Namen snovalcev sistema je ustvariti popolno informatizirano mrežo, ki naj nadomesti tradicionalne vrednostne papirje. Prednosti sistema naj bi bile v prihranku časa in stroškov, povečanju zaščite in zmanjšanju možnosti za napake (Pavliha in Vlačič, 2001, 1308).

## **Nekateri pravni problemi in rešitve v zvezi z elektronsko nakladnico**

Pri elektronski nakladnici se zastavlja predvsem vprašanje verodostojnosti podatkov, ker je podatke v računalniku mogoče sorazmerno lahko spremeniti in tega skorajda ni mogoče odkriti. (Na drugi strani pa tudi papirnate nakladnice še zdaleč niso imune pred takšno nevarnostjo.) Izvirnik elektronske nakladnice ne obstaja v fizični

obliki (lahko se prebere na računalniškem monitorju ali natisne), so pa izvorni podatki, vneseni v spomin računalnika. Težave so se pojavljale predvsem do razmaha uporabe elektronskega podpisa. Ena od značilnosti elektronske nakladnice je bila, da se je lahko prek računalnika pošiljalo le podatke, ne pa tudi samega podpisa. Uncitralov vzorčni zakon je poskušal najti rešitev tudi za pravne sisteme, v katerih je podpis nujna sestavina vrednostnega papirja. Kadar je določena zakonodaja zahtevala podpis oziroma so predvidene določene posledice, če ga ni, potem se je uveljavljalo, da je bilo elektronsko sporočilo veljavno, če je bil v uporabi sistem identifikacije začetnika elektronskega sporočila, sistem pa je bil verodostojen toliko, kolikor je uporaben za namen, za katerega je nastal. Ob tem je bilo treba upoštevati vse okoliščine, zlasti dogovor med začetnikom elektronskega sporočila in osebo, na katero je bilo elektronsko sporočilo preneseno (ZEPEP-UPB-1, Ur.l. RS, št. 98/2004 s spremembami).

Prenos pravice do razpolaganja se pri elektronski nakladnici opravi takole: trenutni imetnik nakladnice obvesti prevoznika, da bo prenesel nakladnico na novega imetnika. Prevoznik potrdi prejem takšnega sporočila in obvesti novega imetnika. Novi imetnik obvesti prevoznika o tem, da sprejema nakladnico. Ko prevoznik sprejme takšno sporočilo, uniči do tedaj veljavni zasebni ključ. Če novi imetnik ne sprejme nakladnice, o tem obvesti prevoznika, ki to sporočilo prenese na trenutnega imetnika in mu tudi sporoči, da do tedaj veljavni zasebni ključ ostaja v veljavi. Vidimo torej, da ima prevoznik posebno vlogo pri elektronski nakladnici in njenem prenosu (Pavliha in Vlačič, 2001, 1308).

Za konosament je danes zelo pomembna elektronska izmenjava podatkov (EDI), ki je eden najpomembnejših instrumentov v današnji informacijski poslovni logistiki. EDI je v teh poslih uporabljan najbolj v elektronskih transakcijah dokumentov, kot so poleg konosamenta še



naročila in drugi transportni dokumenti. Vse bolj se kaže potreba, da bi bilo potrebno izdelati temeljna pravila za uporabljanje elektronskih dokumentov, kot tudi za samo elektronsko trgovanje.

## **Sodna praksa**

Čeprav je pri inštitutu pomorske nakladnice nekaj spornih vprašanj, ki bi lahko privedli do različnih interpretacij določil v nakladnici, pa je do sedaj inštitut prevoznega prava dobro delovala in ne moremo govoriti o pomembnih sodnih sporih glede tega vprašanja. V Sloveniji ni do sedaj prišlo še do nobenega spora glede uporabe nakladnice o katerem bi odločalo katero izmed višjih ali vrhovno sodišče. To dokazuje, da je nakladnica relativno varen dokument, z zadovoljivo natančnostjo določb, ki njeno uporabo določajo. Kljub temu, pa ni izključeno, da v prihodnje ne bo prišlo do kakšnih večjih sporov glede uporabe konosamenta, saj so vsekakor določene določbe preveč splošne ali pomanjkljive, poleg tega pa bo v prihodnosti vedno večjo vlogo igrala elektronska nakladnica, ki sledi sodobnim trendom poslovanja, a v mednarodnih konvencijah o pomorskem pravu njena uporaba še ni urejena. Največja nevarnost pri uporabi elektronske nevarnosti je relativno lahka poneverba podatkov, ki se pri elektronski nakladnici seveda vnašajo preko računalnika, torej lahko (oz. predvsem) tudi na daljavo.

V tuji pravni praksi je bilo največ sporov zaradi uporabe t.i. nečiste nakladnice, pri kateri tudi vkrcevalec podpiše, da ladjar ne pozna ali vsebine, ali količine, ali stanja tovora in zato ne odgovarja za njegovo stanje ob prihodu v namembno pristanišče. Glavni problem nečiste nakladnice je v tem, da je skorajda neuporabna za pravni promet, zlasti

pri dokumentarnem akreditivu, ko banka nakaže prodajalcu kupnino za prodano blago le na podlagi čiste nakladnice. Eno pogostejših spornih vprašanj pri nakladnici so tudi klavzule. Večina pravnih redov jih ne dovoljuje, a ponekod so kljub temu mogoče. Kljub tukaj naštetim težavam, pa je konosament statistično eden najbolj varnih dokumentov v transportnem pravu.

## **Zaključek**

Konosament je specifičen vrednosti papir, ki je namenjen zgolj uporabi v ladijskem prometu kot potrdilo za obstoj in pogoje prevozne pogodbe ter kot listina za dokazovanje tovara. Gotovo je to tudi razlog, da je poznan zgolj v strokovnih krogih oz. med ljudmi, ki se s tem ukvarjajo, ne pa tudi med laiki. Od njegovih začetkov v 14. stoletju pa do danes se vsebinsko praktično ni spreminjal, kar pove, da je za svoj namen zelo učinkovit. Konosament je instrument z zelo jasnimi določbami, in zato tudi učinkovit, kar dokazuje tudi dejstvo, da je pred sodišči zelo malo sporov na to tematiko.

Najpomembnejše mednarodne konvencije za pomorsko pravo so Haaška, Haaško-Visbijska in Hamburška konvencija. Ta pravila so že nekoliko zastarela, zato se že dalj časa pripravlja nova sodobna kodifikacija mednarodnega pomorskega prava. Menimo, da bo pri problematiki pomorske nakladnice sprejetje nove kodifikacije najpomembnejše dejstvo, da bo prišlo do ureditve instituta elektronske nakladnice, ki je vzporedno z razvojem informacijske družbe doživela velik razcvet. Klasična oblika pomorske nakladnice je danes na nek način že preživeta, saj se pogosto zgodi, da prispe tovor v pristanišče prej, kot

nakladnica po pošti, in je potrebo zato čakati z raztovarjanjem. Elektronska nakladnica je torej glede tega bistveno bolj uporabna, a zaradi pravne praznine je tudi varnost poslovanja preko elektronske nakladnice manjša. Težava je predvsem verodostojnost podatkov, ki se vnašajo preko računalnikov (čeprav ta težava obstaja tudi pri klasični nakladnici) in deloma tudi še vedno vprašanje podpisa. V nekaterih pravnih ureditvah je podpis namreč obveza.

## Viri

- Cigoj, Stojan (1975): Pomorsko pravo Jugoslavije. Ljubljana: Institut za civilno pravo Pravne fakultete.
- Obligacijski zakonik, OZ UPB-1, Ur.l. RS, št. 97/2007 s spremembami.
- Pavliha, Marko (2000): Prevozno pravo. Ljubljana: Gospodarski vestnik.
- Pavliha, Marko in Vlačič Patrick (2007): Prevozno pravo. Ljubljana: Gospodarski vestnik.
- Pavliha, Marko in Vlačič, Patrick (2001). Elektronsko poslovanje in pravo: Elektronsko poslovanje v transportu: primer elektronske nakladnice. Podjetje in delo, številka 6.
- Pomorski zakonik, PZ, 496. in 497. člen, Ur.l. RS, št. 120/2006 s spremembami.
- Puharič, Krešo (2006): Pravo družb in poslovno pravo. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije.

- Vlačič, Patrick, ur. (2008): Pomorsko pravo. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije.
- Zakon o elektronskem poslovanju in elektronskem podpisu, ZEPEP-UPB-1, Ur.l. RS, št. 98/2004 s spremembami.
- Zidar, Bojan. 2004. Strokovni (v)pogled > Strokovni posvet Mednarodne trgovinske zbornice. E-bilten Abanke, številka 1, julij 2004. Dostopno na: <http://www.abanka.si/sys/cmsspage.aspx?Mapald=954&VsebinaId=5028> (5.9.2014).
- [www.sodnapraksa.si](http://www.sodnapraksa.si)