

Др Драго Љ. Дивљак, редовни професор
Универзитет у Новом Саду
Правни факултет у Новом Саду
D.Divljak@pf.uns.ac.rs

МЕЂУНАРОДНЕ КОНВЕНЦИЈЕ О ПРЕВОЗУ РОБЕ И ЕЛЕКТРОНСКЕ ПРЕВОЗНЕ ИСПРАВЕ*

Сажетак: Предмет анализе у раду је регулаторни процес међународних конвенција о превозу робе у погледу неких битних питања из области електронских превозних исправа, као што је правно признање електронских превозних исправа, њихове функције и правна снага. Исто тако предмет анализе су и укључени домени и ограничења релевантних конвенцијских правила.

Конвенције у области превоза робе ни у концептуалном погледу, ни у погледу битних питања нису на исти начин решиле проблем правне регулације електронских превозних исправа. Док неке конвенције том проблему покушавају да решију системски, у неким државама саобраћаја и даље важе конвенције које својом садржином само имплицитно омогућавају коришћење електронских превозних исправа. У погледу целиносности регулисања ове материје се истичу се Роџердамска правила и eSMR протокол, али се оне разликују у погледу адекватности регулације и крајњих домени. Роџердамска правила и поред врло амбициозног процеса, нису успела да на одговарајући начин реше најизазовнији проблем целокупне ове материје, а то је ефективно остваривање стварно-правних функција преносивој електронској записи, што је у мношме умањило њене крајње домени. С друге стране, eSMR протокол је успоставио сасвим задовољавајуће правне темеље за примену електронских превозних листова у друмском саобраћају.

Кључне речи: међународне конвенције, превоз робе, електронске превозне исправе, правно признање, остваривање функција.

* Рад је настао као резултат истраживања на пројекту: „Теоријски и практични проблеми стварања и примене права (ЕУ и Србија)”, који се реализује на Правном факултету Универзитета у Новом Саду.

1. УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

У модерно доба долази до прогресивне употребе електронских комуникација у привредном пословању.¹ Сагласно својој улози у међународној трговини и степену њихове међузависности,² саобраћај је област која има посебно изражену потребу за електронским пословањем.³ У оваквој ситуацији коришћење електронских превозних исправа добија централни значај. Експанзији овог процеса значајно доприносе и практичне предности њихове употребе, преваходно везане за економичност и брзину.⁴

Наведена потреба коришћења електронских превозних исправа у саобраћају је захтевала и креирање правног оквира који би то олакшао, при чему на међународном плану кључну улогу добијају међународне конвенције о превозу робе.⁵ Међутим, наведени регулаторни процес отвара низ питања са значајним правним и практичним импликацијама.⁶ У раду који следи, предмет анализе ће бити регулаторни приступ наведених конвенција у погледу неких битних питања из дате области, као што је правно признање електронских превозних исправа, њихове функције и правна снага. Исто тако предмет анализе биће и укупни домети и ограничења релевантних конвенцијских правила. Разматрање ће бити засновано на целокупном корпусу конвенцијских правила о превозу робе, сагласно мери и значају коју посвећују датом материји.

¹ Шире о дефинисању електронске трговине: Jeffrey B. Ritter, „*Defining International Electronic Commerce*,” NW. J. INT’L L. & Bus., 13/1992; Драго Дивљак, „*Хармонизација правила о електронској трговини и право Србије*”, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду (Зборник радова ПФНС), 3/2018, 910.

² Упор: Manuel Alba, „*Electronic commerce provisions in the UNCITRAL convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*,” Tex. Int’l LJ, 44/2008, 391.

³ Упор: Nnenna Ifeanyi-Ajufo, „*International Multimodal Transport Business and the Regulation of Electronic Commerce*,” JL Pol’y & Globalization, 35/2015, 183.

⁴ О недостацима папирних исправа и предностима електронских транспортних исправа, шире: Georgios I. Zeros, „*Electronic bills of lading and negotiability*,” J. World Intell. Prop., 4/2001, 977; Juana Coetzee, „*Incoterms, electronic data interchange, and the Electronic Communications and Transactions Act*,” S. Afr. Mercantile LJ, 15, 2003, стр. 1.; Susan Beecher, „*Can the electronic bill of lading go paperless?*,” Int’l Law, Vol. 40, No 3, 2006, 627.

⁵ Упор: Judith Y. Gliniecki., Ceda G. Ogada, „*The Legal Acceptance of Electronic Documents, Writings, Signatures, and Notices in International Transportation Conventions: A Challenge in the Age of Global Electronic Commerce*,” Nw. J. Int’l L. & Bus., 13/1992, 117.

⁶ Нека од њих су и термилошке: Peter Jones, „*A New Transport Convention: A Framework for E-Commerce*,” Elec. Comm’n L. Rev., 9/2002, 148 и даље.

2. ПИТАЊЕ ПРАВНОГ ПРИЗНАЊА ЕЛЕКТРОНСКИХ ПРЕВОЗНИХ ИСПРАВА

2.1. Имплицитно омогућавање електронског пословања

Анализирајући садржину међународних конвенција из области превоза робе, видљиво је да се оне према електронском пословању односе на различите начине. При том се протеком времена јасно уочава повећање степена прихватања електронских комуникација и електронских превозних исправа,⁷ што је и логично јер су електронске комуникације творевина модерног времена. Сагласно томе, питање изричитог правног признања електронских превозних исправа у међународним конвенцијама из области превоза робе суштински се може поставити само за новије предметне конвенције. За старије конвенције проблематизирање је могуће само у контексту да ли садржина и номотехничко структурирање њихових правила представљају сметњу за коришћење електронских комуникација уопште или то није случај.⁸

Тако, за групу конвенција старијег порекла из поморског саобраћаја, као што је Међународна конвенција за изједначење неких правила о теретници из 1924. године, али и Протокол о измени међународне конвенције за изједначење неких правила о теретници из 1968. године, је карактеристично да задовољавају минималне захтеве. То значи да постојећа правила не садрже посебне захтеве према облику у којима ће се издати теретница.⁹ Такав приступ би у новим савременим околностима могао да се протумачи као имплицитно омогућавање коришћења електронских комуникација, али се он у практичној примени суочава са низом потешкоћа.

Другој групи припадају конвенције у којима се поред папира, за превозне исправе дозвољава употреба и других медија, али и даље без изричитог правног признања електронских комуникација, односно електронских превозних исправа. У том оквиру треба споменути Конвенцију о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби из Будимпеште.¹⁰ Наиме, чланом којим се регулишу превозне исправе, изричито се не спомиње електронска

⁷ О улози нових технологија у датој материји: Li Xiaonian, „*Reunification of Certain Rules Relating to Sea Transport Documents: Some Observations on the UNCITRAL Draft Instrument on Transport Law*,” *Unif. L. Rev.*ns, 12/2007, 122 и даље.

⁸ О класификацији међународних саобраћајних конвенција према приступу електронским комуникацијама: José Angelo Estrella Faria, „*Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, News Players, and New Rules*.” *Tex. Int'l LJ*, 44/2008, 277; J. Gliniecki, C. G. Ogada, 127, 139.

⁹ Упор: J. Y. Gliniecki, C. G. Ogada, 139.

¹⁰ Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI), <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicconf/cmnicdoc/finalconf02e.pdf>, 12. јануар 2021.

комуникација, али се ипак признаје могућност размене информација путем електронске размене података (EDI).¹¹ Да се ипак ради о имплицитном признању електронских превозних исправа у овој конвенцији, потврђује и изричита одредба о коришћењу електронског потписа.¹²

Сличан приступ постоји и код Монреалске конвенције о уједначавању одређених правила за међународни превоз ваздушним путем из 1999. године.¹³ У њој је предвиђено да уместо ваздухопловног товарног листа, евиденција о датом превозу може бити сачувана у било ком другом облику.¹⁴ Свеукупно гледано, овакво правило је довољно широко конципирано да може у себи укључити и електронску превозну исправу, односно електронски товарни лист.¹⁵

2.2. Експлицитно правно признање електронских превозних исправа

Квалитативни искорак у области електронских превозних исправа се исказује тек експлицитним правним признањем пуноважности електронских превозних исправа, као пандана превозним исправама на папиру. Овакав приступ се заснива на принципу технолошке¹⁶ и медијске равноправности, као једном од сегмената садржински широког принципа недискриминације.¹⁷

Процес правног признања пуноважности електронских превозних исправа у саобраћајним конвенцијским актима се временски одвија задњих деценија двадесетог века. У том оквиру, треба споменути приступ Конвенције Уједињених нација о међународном мултимодалном превозу робе из 1980. године.¹⁸ У области железничког саобраћаја електронски товарни лист је први пут регулисан тек Виљнуским протоколом о изменама и допунама Конвенције о међународним превозима железницама (COTIF 1999).¹⁹

¹¹ Чл. 1. ст. 8. Конвенције о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби из 2000. године.

¹² Чл. 11. ст. Конвенције о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби из 2000. године.

¹³ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention), https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20061_en.pdf, 12. јануар 2021.

¹⁴ Чл. 4. ст. 2. Монреалске конвенције о уједначавању одређених правила за међународни превоз ваздушним путем из 1999. године.

¹⁵ Ana Kumpan, Jasenko Marin, „*Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu.*” Poredbeno pomorsko pravo, vol. 48, br. 163, 2009, 77.

¹⁶ Упор: P. Jones, 147.

¹⁷ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Rotterdam-Rules-E.pdf, 12. јануар 2021.

¹⁸ Convention on International Multimodal Transport of Goods, https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf, 12. јануар 2021.

¹⁹ Protocol of 3 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 (Protocol 1999), http://www.otif.org/fileadmin/user_

У поморском саобраћају електронске превозне исправе добијају изричито правно признање тек доношењем UNCITRAL-ове Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем из 2008. године, односно Ротердамских правила.²⁰ Тако је утврђено да све што треба да буде садржано у превозној исправи, у складу са правилима Конвенције, се може забележити у електронској превозној исправи, под условом да постоји сагласност превозника и пошиљаоца о њиховом издавању и накнадној употреби.²¹

У области међународног друмског превоза робе, за дату дату област је релевантна измена Конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) под називом Додатни протокол на CMR конвенцију или eCMR протокол.²² Његовим усвајањем дата је изричита могућност уговорним странама да издају товарни лист у електронској форми и у друмском превозу.²³

Признања правне пуноважности не прати истоветан правни амбијент, што посебно важи за дефисање предмета датог правног признања. У том смислу се може рећи да је електронска превозна исправа у међународним изворима флексибилно дефинисан инструмент,²⁴ без изразито стриктног прецизирања.²⁵

Тако према Ротердамским правилима, у поморском праву правну пуноважност добија електронски превозни запис дефинисан као информација која се састоји од једне или више порука издатих путем електронске комуникације на основу уговора о превозу од стране превозника, укључујући и с тим логички повезану информацију која се налази у прилогу или сличној вези и коју је издао превозник истовремено или накнадно како би постала део електронског превозног записа.²⁶

Међутим, eCMR протокол утврђује да се под електронским товарним листом подразумева лист који се издаје електронском поруком. Електронски товарни лист су и знаци који се логички могу придружити електронској

upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR/03_CR_24_NOT/COTIF_1999_01_12_2010_e.pdf, 12. јануар 2021.

²⁰ Шире о циљу Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем: М. Alba, 388.

²¹ Чл. 8. ст. 1. Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем.

²² Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note, <https://unece.org/DAM/trans/conventn/e-CMRe.pdf>, 12. јануар 2021.

²³ Чл. 2. ст. 1. eCMR протокола.

²⁴ Упор: J. Y. Gliniecki, C. G. Ogada, 133.

²⁵ Упор: G. I. Zeros, 982.

²⁶ Чл. 1. т. 18. Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем.

поруци у облику приложених података или на други начин у тренутку њеног настанка или накнадно, тако да чине њен саставни део.²⁷ Истовремено су и подробно утврђени медији на којима се електронска порука заснива. Она обухвата поруку која је снимљена, послата, примљена или информацију сачувану електронским, оптичким, дигиталним или одговарајућим средствима која чине послату информацију приступачну за накнадни преглед.²⁸

3. ФУНКЦИЈЕ И ПРАВНА СНАГА ЕЛЕКТРОНСКИХ ПРЕВОЗНИХ ИСПРАВА

3.1. Општи концепт

Правно признање електронских превозних исправа је само један, али неизоставан корак у њиховој правној регулацији. Врло важан сегмент тог процеса мора бити и решавање питања њихових функција и правне снаге. Тек на тај начин би и правно признање пуноважности превозних исправа у електронском облику добило своју пуну комплементарну сврху, а правна сигурност у овој области би била подигнута на виши ниво.²⁹

У ситуацији истовременог и паралелног егзистирања електронских и традиционалних исправа на папиру,³⁰ рационално је било да се решавање питање функција и правне снаге електронских превозних исправа заснива на корелацији ове две групе превозних исправа. Исто тако, полазећи од принципа недискриминације и принципа технолошке и медијске неутралности, јасно је да логично исходиште у овој проблематици морало бити да се електронске превозне исправе и са функционалног и са правног аспекта требају изједначити са исправама на папиру, без давања предности било коме. Овај приступ је рационално решење за постизање уједначености економске функције уз минимално ометање постојећих правних концепата.³¹

Ово изједначење је учињено применом принципа функционалне еквиваленције или једнакости, који је преузет из права електронске трговине. Заснива се на ставу да се електронским исправама призна правно дејство у

²⁷ Чл. 1. ст. 2. eCMR протокола.

²⁸ Чл. 1. ст. 1. eCMR протокола.

²⁹ Nikoleta Radionov, Martina Mišković Aguilar, „EDI-CMR protokol 2008 – korak u pravom smjeru,” *Comparative Maritime Law/Poredbeno Pomorsko Pravo* vol. 55, br. 170, 2016, 62.

³⁰ Паралелна употребе папирних и електронских исправа се оцењује као главна препрека развоју савремених средстава комуникације и трговине. Tana Pistorius, „*Contract formation: a comparative perspective on the Model Law on Electronic Commerce*,” *Comp. & Int'l LJS Afr.*, 35/2002, 134.

³¹ Упор: J. A. E. Faria, „*Future directions of legal harmonisation and law reform: Stormy seas or prosperous voyage*,” *Unif. L. Rev.* 14 (2009), 37.

оној мери у којој оне могу остварити функције исправа на папиру.³² Наиме, њиме се издвајају основне функције докумената на папиру, и када их задовољи дата електронска порука, омогућавају таквим порукама да уживају исти ниво и правног дејства³³ као и одговарајући папирни документи који обављају исте функције.³⁴

У складу са наведеним, принцип функционалне еквиваленције је реципиран у свим саобраћајним конвенцијама које изричито признају пуноважност електронских превозних исправа, уз логичне разлике у акцентовању, стилизацији и подробности регулације. Одређена одступања у погледу искључивог коришћења овог принципа постоје у Ротердамским правилима. Наиме, иако полази од наведеног принципа, у њој се делом демонстрира диференциран приступ којим се партикуларно успостављају одвојени паралелни правни режими за електронске исправе и традиционалне папирне исправе. То се односи на област преноса права из електронског превозног записа.³⁵ Ипак, најважније је да такав нормативни приступ не спречава прокламовану примену принципа недискриминације и медијске неутралности у пракси.

Виљнуским протоколом о Изменама и допунама Конвенције о међународним превозима железницама принцип функционалне еквиваленције је утврђен правилом да „поступци који се користе за бележење и обраду података морају бити исти у функционалном погледу, нарочито у погледу доказне снаге товарног листа који ови подаци представљају”.³⁶ Исто тако, одредба о функционалној еквиваленцији је једна од најважнијих новина Ротердамских правила,³⁷ и успостављена је у два нивоа.³⁸ Она је нешто и прецизнија уређена и гласи да „издавање, искључива контрола или пренос

³² Упор: G. I. Zeros, 997; Jenny Clift, „*Electronic Commerce: The UNCITRAL Model Law and Electronic Equivalents to Traditional Bills of Lading*.” *Int'l Bus. Law*, 27/1999, 312.

³³ Упор: Francesco G. Mazzotta, „*Notes on the United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts and Its Effects on the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*”, *Rutgers Computer & Tech. LJ*, 33/2006, 257.

³⁴ Упор: Jennifer E. Hill, „*The Future of Electronic Contracts in International Sales: Gaps and National Remedies under the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*”, *Nw. J. Tech. & Intell. Prop.*, 2/2003, 28.

³⁵ Овакаво поступање се објашњава чињеницом, да је један од циљева Конвенције био да успостави и самостална правила који ће бити правно ефективна без потребе повезивања с дотадашњим традиционалним концептом превозних исправа на папиру. Упор: Ivana Oršulić, Božena Bulum, „*Neki problemi vezani uz uređenje elektroničkih prijevoznih isprava i politicanje elektroničke trgovine u Roterdamskim pravilima*,” *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 50, br. 165, 2011, 169.

³⁶ Чл. 6. ст. 9. Протокола о Изменама и допунама Конвенције о међународним превозима железницама.

³⁷ Упор: Herbert A. Umezuruike, „*Electronic Bills of Lading, Rotterdam Rules and the Nigerian Evidence Act*,” *Nigerian LJ*. 16/2012, 63.

³⁸ Други се односи на различите врста транспортних докумената и њихових одговарајућих функција.

електронског превозног записа има исто дејство као и издавање, држање или пренос превозне исправе”.³⁹

И еCMR протокол у ову област уводи примена принципа функционалне еквиваленције за електронски товарни лист.⁴⁰ То се чини свеобухватном формулацијом да „електронски товарни лист који је у складу са одредбама овог Протокола, сматра се еквивалентним товарном листу наведеним у Конвенцији и стога има исту доказну снагу и производи исте ефекте као и товарни лист”.⁴¹ Примена овог принципа у овом акту добија на значају, па неки аутори оправдано квалификују да је основна сврха еCMR протокола управо изједначавање папирног и електронског товарног листа у функционалном и правном смислу, без преферирања појединог од ових облика.⁴² Томе иде у прилог и чињеница да се Протоколом проширује примена функционалне еквиваленције и на друге облике електронске комуникације између страна уговора о превозу.⁴³

3.2. Услови за функционално изједначавање електронских превозних исправа

Функционално изједначавање електронских превозних исправа са традиционалним исправама на папиру, логично није безусловно. Ти услови су технолошке и правне природе. Иако нису изричито предвиђени, подразумева се да остваривање функционалне еквиваленције захтева међусобну технолошку усклађеност учесника у превозу, што је и захтев, али и претпоставка коришћења предности које доноси електронски товарни лист.⁴⁴ У конципирању правних услова не постоји унициони приступ у предметним конвенцијским актима.

У еCMR протоколу је општом формулацијом утврђено да се само електронски товарни лист који је у складу са одредбама овог протокола сматра функционално еквивалентним товарном листу на папиру.⁴⁵ То је практично имплицирало да су њиме утврђене значајне и широке претпоставке за његову функционалну еквиваленцију, садржане у члановима 3-5. Наведени услови се могу груписати у три групе.

³⁹ Чл. 8. ст. 2. Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем.

⁴⁰ Чл. 2. ст. 2. еCMR протокола.

⁴¹ Чл. 2. ст. 1. еCMR протокола.

⁴² Упор: N. Radionov, M. Mišković Aguilar, 54.

⁴³ Ради се о захтевима за накнаду штете, као и упутствима превознику, другим изјавама, налазима или другеј комуникација у вези извршења конкретног уговора о превозу.

⁴⁴ Упор: N. Radionov, M. Mišković Aguilar, 58, 63.

⁴⁵ Чл. 2. ст 2. еCMR протокола.

Прву групу чине услови везани за аутентификацију електронског товарног листа,⁴⁶ што укључује аутентификацију електронским потписом или другом методом, дозвољеном по праву државе где је издат електронски товарни лист,⁴⁷ као и услови везани за доступност садржине електронског товарног листа свим странама које имају право на то.⁴⁸

Другој групи услова припадају они везани за издавање товарног листа и односе се на садржину и поступак који се користи за издавање електронског товарног листа, као и правила која одређују могућности и поступак за допуну или измену електронског товарног листа.⁴⁹

Трећа група захтева је везана за постојање сагласности уговорних страна за примену утврђених процедура, посебно оних који се односе на: издавање и предају, чување интегритета садржине, остварење права из исправе, допуну или измене у садржини и сл.⁵⁰ Код ове групе услова је битно да наведени поступци морају бити изричито утврђени, односно нотификовани у електронском товарном листу и исто тако, лако утврдиви.⁵¹

С друге стране, Ротердамским правилима се услови за функционално изједначавање електронских превозних исправа са традиционалним исправама на папиру свде на услове за коришћење електронског превозног записа, Тако се утврђује да се коришћење мора одвијати у складу с процедуром уговореном за: а) издавање и пренос записа на жељеног имаоца, б) очување интегритета електронског превозног записа, ц) начин доказивања сагласно којем ималац доказује да је имаоц записа и д) начин пружања потврде да је испорука извршена имаоцу, или да је, сагласно одредбама Конвенције, електронски превозни запис престао постојати или је постао неважећи.⁵²

Анализом наведених правних услова у оба конвенцијска акта, можемо закључити да су они превасходно усмерени ка обезбеђењу безбедности учесника и повећању степена поузданости у области електронских превозних исправа. Пуна поузданост је једна од битних карактеристика превозних исправа на папиру која их је учинила универзално прихватљивим. Стога је потребно да приближно исти ниво поузданости треба да достигну и њихови електронски пандани.⁵³ Међутим, с обзиром на технолошки напредак то није лако постићи⁵⁴ и

⁴⁶ Чл. 3. еCMR протокола.

⁴⁷ Чл. 3. ст. 1. еCMR протокола.

⁴⁸ Чл. 3. ст. 3. еCMR протокола.

⁴⁹ Чл. 4. еCMR протокола.

⁵⁰ Чл. 5. ст. 1. еCMR протокола.

⁵¹ Чл. 5. ст. 2. еCMR протокола.

⁵² Чл. 9. ст. 2. Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем.

⁵³ Упор: G. I. Zeros, 977.

⁵⁴ Упор: George F. Chandler III, „*Maritime Electronic Commerce for the Twenty-First Century.*” Tul. Mar. LJ, 22/1997, 493.

у том погледу постоји забринутост.⁵⁵ Посебно је битно очување интегритета података који се налазе у електронској исправи од неовлашћених упада, промена и брисања, односно од било каквих промена у њима по том основу.

Због значаја наведеног питања предметни конвенцијски акти креирањем наведених услова покушавају да обезбеде одговарајући степен безбедности у датој области.⁵⁶ Међутим, видљиво је да иако имају исте циљеве, њихови приступи су различити, не само по степену прецизирања и екстензивности, већ и по основном концепту. Тако се eCMR протоколом утврђују обавезујући услови за функционално изједначавање електронских превозних исправа са њиховим папирним панданима, док се Ротердамским правилима као општи услов поставља поштовање уговорене процедуре, при чему се наводе питања која би требала бити предмет уговора о превозу у том контексту. Сматрамо да позиционирање уговора у превозу као кључног инструмента у обезбеђењу безбедности учесника и постизању поузданости у овој области није одговарајући пут, посебно у контексту обезбеђења правне сигурности.

3.3. Ефективно остваривање функција и правне снаге електронских превозних исправа

Остваривање функционалне еквиваленције у датој области подразумева да су електронске превозне исправе изједначене са исправама на папиру и у погледу остваривања њихових функција и правне снаге. У складу с правилима Конвенције CMR, товарни лист има доказну снагу у погледу закљученог уговора о превозу робе друмом.⁵⁷ Сагласно принципу функционалне еквиваленције и електронски товарни лист би требао да стекне исту доказну снагу.

И Ротердамска правила јасно утврђују да електронски превозни запис доказује да је превозник или извршитељ примио ствари према уговору о превозу и доказује или садржава уговор о превозу.⁵⁸ Међутим, Ротердамска правила пресликавају на електронску превозну исправу, или тачније преносиви електронски превозни запис све традиционалне функције теретнице.⁵⁹ Теретница је у том смислу специфичан правни инструмент који, поред доказне снаге, има и својство хартије од вредности које законитом имаоцу

⁵⁵ Упор: J. Coetzee, 6.

⁵⁶ Упор: H. A. Umezuruike, 52,65.

⁵⁷ Чл. 4. eCMR протокола.

⁵⁸ Чл. 1. ст. 18. Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем.

⁵⁹ Упор: Vesna Skorupan Wolff, „Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila,” *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 49, br. 164, 2010, 201-202.

даје могућност да током превоза располаже робом. Преносом теретнице остварује се њена стварно-правна функција.⁶⁰

3.3.1. Остваривања доказне снаге

У погледу функција превозних исправа, не постоје значајне препреке у погледу остваривања доказне снаге електронских превозних исправа, односно електронског товарног листа у друмском саобраћају и непреносивог електронског записа у поморском саобраћају. У том погледу она начелно може бити успешна као и исправа у папирном облику.⁶¹ Технички проблем може бити непостојање доказа у материјалном облику, што са одређеним потешкоћама може бити решено компјутерским принтом, који онда добија третман копије превозне исправе.⁶² Исто тако, проблем може настати код доказивања закључења уговора о превозу, с обзиром да се он закључује на овај специфичан начин и по правилу између одсутних лица, при чему о овом питању постоје различити приступи у упоредном праву. Без обзира на ове и друге могуће нејасноће, може се оквирно рећи да је релевантна конвенцијска регулатива из друмског и поморског саобраћаја о доказној снази електронских превозних исправа задовољавајућа. Посебно стога што на спорна питања везана за доказну снагу ових докумената крајњи одговор дају и мерилодавна национална правила.⁶³

3.3.2. Остваривање стварно-правне функције

Суштински проблеми у погледу остваривања функција превозних исправа код свих ових електронских варијанти превозних исправа се везују за ефективно остваривање преноса својинских права.⁶⁴ С обзиром да се то може остваривати исправама које имају својство хартија од вредности, онда се проблем превасходно адресира код теретница, где пренос теретнице уједно значи и пренос својине на роби.⁶⁵ У овом контексту, оно се јавља као значајно питање,⁶⁶ али и као можда најизазовнији аспект примене електронског пословања у овој области.⁶⁷

⁶⁰ Упор: I. Oršulić, B. Bulum, 171.

⁶¹ Упор: J. A. E. Faria, (2009), 29.

⁶² Упор: Душанка Ђурђев, „Превозне исправе,” Зборник радова ПФНС, 2/2011, 57.

⁶³ Упор: N. Radionov, M. Mišković Aguilar, 62.

⁶⁴ О правном дејству преноса теретнице: Reza M. Ahmadi, Elsan M. Arab, Ibrahim Noshadi, „Comparative Study of Bill of Lading Function as Title Document,” J. Pol. & L. 10/2017, 193.

⁶⁵ Упор: J. A. E. Faria, (2009), 17.

⁶⁶ Упор: R. M. Ahmadi, E. M. Arab, I. Noshadi, 188.

⁶⁷ Упор: J. Clift, 311.

С обзиром да на измењену типологију превозних исправа у Ротердамским правилима где су превозна исправа и електронски превозни запис уведени као генерички појмови који у себи садрже преносиве и непреносиве појавне облике, онда се овај проблем може детектовати код преносивих електронских записа, који би требали бити пандан теретници, односно преносивој превозној исправи, која у овој типологији има својство хартије од вредности. Под њима се подразумева превозни запис који (а) ознаком „по наредби” или „преносиво” или другом одговарајућом ознаком која сагласно меродавном праву има исти учинак, упућује на то да се ствари предају по наредби крцатеља или примаоца, а који не садржи изричиту ознаку „непреносиво” или „није преносиво” и (б) испуњава услове из чл. 9 ст. 1.⁶⁸ Услови из наведеног члана су у ствари већ презентовани услови за за функционално изједначавање електронских превозних исправа са традиционалним исправама на папиру, односно услови за коришћење електронског превозног записа. Они морају бити утврђени уговором и лако утврдиви.⁶⁹

Да би теретница функционисала као хартија од вредности и да би се њеним преносом пренело и право својине на роби које је инкорпорирано у њој, исправа нужно треба да буде у физичком поседу, што није могуће код електронског превозног записа. Традиционално је преносивост теретнице везана за папирну форму и физичку опипљивост,⁷⁰ јер само оно што је физички опипљиво може бити пренето на друго лице.⁷¹ Међутим, тога нема код електронског превозног записа, што ствара потребу одговарајућег специфичног правног механизма да би се ова функција теретнице остварила код њеног електронског пандана.

У Ротердамским правилима су утврђена оквирна правила за пренос преносивог електронског превозног записа. Осим горе споменуте одредбе о функционалној еквиваленцији из чл. 8, релевантна су правила из чл. 57. и 9. Тако је прописано да када се изда електронски преносиви превозни запис, њен ималац може пренети права која су у њему инкорпорирана преносом електронског транспортног записа, у складу са поступцима већ наведеног члана 9. став 1.⁷²

Међутим, осим ових правила општег карактера у Ротердамским правилима није утврђено ниједно друго специфично правило, укључујући из-

⁶⁸ Чл. 1. т.19. Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем.

⁶⁹ Чл. 9. ст. 2. Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем.

⁷⁰ Упор: J. Clift, 311.

⁷¹ Тиме се онемогућавају и сукоби између странака које захтевају право на исту робу или права. J. A. E. Faria, (2009), 29.

⁷² Чл. 57. ст. 2. Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем.

ричита правила о садржини инкорпорисаних права у преносивом електронском запису, као ни правила о захтевима правне и технолошке сигурности и поузданости. У таквој ситуацији, основано се може поставити питање да ли ова правила могу бити одговарајућа правна основа за тако комплексан правни проблем као што је ефективан пренос својине код преносивог електронског превозног записа, без изричитих правила који би се односили на електронски карактер исправе.⁷³

Ротердамска правила на овај начин та питања остављају уговорним странама да их уговорно регулишу, што није допринело да се сложено питање преноса права својине код ових записа разреши. Јасно је да уговорне одредбе не могу потпуно заменити општа обавезујућа правила, јер ова друга не служе само уређењу интерних односа уговорних страна већ имају и друге функције попут оне која се односи на заштиту трећих лица.⁷⁴ Без обзира на искорак Ротердамских правила у области комплексности регулисања преносивих електронских превозних исправа, јасно је да у погледу овог питања њен приступ није одговарајући. Он истовремено отвара простор да се решење тражи применом меродавних националних правила, што последично може негативно утицати на правну сигурност у овој области и степен уједначености њеног међународног регулисања.⁷⁵

У циљу креирања пожељне униформности правила у овој материји,⁷⁶ у литератури се покушава доћи до решења за проблем остваривања стварно-правне функције преносивих електронских превозних записа. Осим у екстерној регулативи и пракси,⁷⁷ решења се виде и у проширеној примени појединих института Ротердамских правила. Ради се о праву надзора, специфичном новом институту⁷⁸ који се види као инструмент преко којег се може остварити стварно-правна функција електронских превозних исправа.⁷⁹ У складу са Ротердамским правилима,⁸⁰ страна која има надзорна права, добија и право да замени примаоца неким другим лицем. У контексту контроле над робом, носилац права надзора тиме добија исти статус као ималац преносиве превозне исправе. Из тога проистиче да је у случају њеног

⁷³ Упор: R. M. Ahmadi, E. M. Arab, I. Noshadi, 189; I. Oršulić, B. Bulum 174; J. A. E. Faria, (2009), 30.

⁷⁴ Упор: J. Clift, 311.

⁷⁵ Упор: I. Oršulić, B. Bulum, 174.

⁷⁶ Упор: G. I. Zeros, 1013.

⁷⁷ О могућим решењима: J. A. E. Faria, (2009), 30-31.

⁷⁸ О праву надзора, шире: V. Skorupan Wolff, 198, J. A. E. Faria, (2009), 27.

⁷⁹ Упор: M. Alba, 406.

⁸⁰ Чл. 50. Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем.

издавања, носилац права надзора њен ималац,⁸¹ који може пренети право надзора другом лицу преносом преносивог електронског превозног записа.⁸²

Шире гледано, сагласни смо да институт права надзора може имати корисну улогу у развоју електронске трговине и комуникација у поморском транспорту,⁸³ али тешко може решити дати проблем целовито,⁸⁴ без додатне правне разраде. Овако конципирано право надзора дати проблем свакако може ублажити⁸⁵ и на тај начин функционисати као привремено решење.⁸⁶ Међутим, у недостатку прецизних, специфично усмерених унификованих правила, ово питање остаје и даље правни проблем.⁸⁷

4. ДОМЕТИ И ОГРАНИЧЕЊА КОНВЕНЦИЈСКОГ РЕГУЛИСАЊА ЕЛЕКТРОНСКИХ ПРЕВОЗНИХ ИСПРАВА

Потреба хитног креирања правног оквира за електронске исправе у међународном превозу роба је врло рано исказана.⁸⁸ У неким гранама саобраћаја практичне потребе су биле и додатно изражене.⁸⁹ У таквој ситуацији, јасно је да коришћење националног законодавства у овој области, као ни хипертрофија самосталне уговорне праксе, без општих правних оквира на међународном нивоу, није одговарајућа, посебно у погледу остваривања правне сигурности.

У таквим околностима, се као једино адекватно решење наметало креирање широко прихваћених међународних конвенцијских аката који би осигурали уједначену примену права на том подручју.⁹⁰ Међутим, у покушају регулисања предметно области, тела за формулацију међународних конвенција из ове области су се сусрела са ограничењима и отежавајућим факторима.

⁸¹ Чл. 51. ст. 4. Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем.

⁸² Шире: J. A. E. Faria, (2009), 28.

⁸³ Упор: V. Skogupan Wolff, 198.

⁸⁴ Упор: G. I. Zeros, 982.

⁸⁵ Упор: J. A. E. Faria, (2009), 32.

⁸⁶ Упор: P. Jones, 164.

⁸⁷ Упор: J. Clift, 312.

⁸⁸ Пар. 110, UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment 1996 with additional article 5 bis adopted in 1998; https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/05-89450_Ebook.pdf, 12. јануар 2021.

⁸⁹ У друмском превозу се електронске комуникације виде као елемент којим се може пребродити дотадашњи проблеми нечитљивости товарних листова, као и механизам за олакшање и сигуран пренос наредби превознику током превоза. N. Radionov, M. Mišković Aguilar, 59.

⁹⁰ Упор: I. Oršulić, B. Bulum, 167.

Прво, то је била комплексност и специфичност материје електронских превозних исправа.⁹¹ Она захтева одговор на бројна питања која нису била релевантна за традиционалне превозне исправе на папиру,⁹² као што су дефинисање електронске комуникације, ауторизација података, пренос, заштита и чување података и њихова доступност и сл. Истовремено, коришћење електронских превозних исправа неизоставно имплицира нове, дотад непознате теоријске и практичне проблеме.

Друго, област конвенцијског регулисања превоза робе хронично је оптерећена веома спорим процесом унификације и дугих прелазних периода између усвајања међународних конвенција и њиховог ступања на правну снагу. Истовремено такве конвенције је опет тешко изменити или допунити у случају када их је потребно прилагодити економским променама или еволуцији превозне праксе или потребама нових технологија.⁹³

Сви наведени фактори су утицали на настанак, концепт, па и садржину конвенцијских аката у материји електронских превозних исправа и определили садашње правно стање у датој области. Заједнички именитељ садашњег правног регулисања је да све гране саобраћаја у овом моменту немају правних ограничења за примену електронских превозних исправа. Међутим, они то постижу на методолошки различите начине, са различитим концептом, обимом регулације и крајњим домашајем.

У анализи правног домашаја односних конвенцијских аката, нужно је одвојено третирати конвенције које су своју правну регулацију у области електронских комуникација свеле искључиво на изричито правно признање електронских превозних исправа, од оних које овој проблематици прилазе на релативно комплекснији начин.

Иако је правно признање електронских превозних исправа само по себи искорак у овој области, јер је базично омогућило продор нових технологија у односне гране саобраћаја, јасно је да је такав приступ свакако недовољан. Недостатак специфичних систематизованих правила свакако није добар за неопходно постизање вишег нивоа правне сигурности у датој области. Истовремено, на овај начин изостаје и усклађеност са правилима и институтима права електронског пословања уопште.⁹⁴ Таква општа оцена може важити како за Конвенцију Уједињених нација о међународном мултимодалном превозу робе, Виљнуски протокол о изменама и допунама Конвенције о међународним превозима железницама, али и Будимпештанску конвенцију о Конвенцији о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби. Због непо-

⁹¹ Упор: М. Alba, 389.

⁹² Упор: V. Skorupan Wolff, 202.

⁹³ Упор: J. A. E. Faria, (2009), 8,9.

⁹⁴ Упор: Ratko Zelenika, Helga Pavlič Skender, Sabina Kamnik Zebec. „*Primarni izvori prava multimodalnoga prometa*,” *Zbornik Правног факултета у Загребу*, 1-2/2008, 236.

стојања изричитог правног признања електронских превозних исправа, Конвенција о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби и Монреалска конвенција о уједначавању одређених правила за међународни превоз ваздушним путем је још даље од захтева модерне транспортне праксе.

У контексту оцене правног домаћаја конвенцијске регулативе о електронским превозним исправама, слојевитију анализу омогућавају само Ротердамска правила и еСМР протокол, управо због свог системског приступа овој материји и по чему се они издвајају од свих других конвенцијских аакта о превозу робе. Међутим, такав комплекснији приступ они постижу коришћењем различитих концепцијских регулаторних модела. Док Ротердамска правила представљају покушај целовите унификације поморског права на међународном нивоу, где су електронске превозне исправе само један сегмент широко засноване конвенције, дотле је еСМР протокол, сагласно имену, искључиво специјалистички усмерен на коришћење електронске комуникације и електронских превозних исправа у друмском саобраћају. Таква методолошка разлика је утицала и на обим правне регулације, али посебно, и на могућност ефективне примене и њихову ратификациону прихваћеност.

У погледу обима правне регулације, важи оцена да Ротердамска правила садрже посебно детаљна правила о електронским превозним исправама. Она овој материји посвећују цело поглавље. Посебан акценат се даје садржини и начину уговорног регулисања овог питања. Међутим, екстензивност правне регулације није решење само по себи, јер она исто може довести до њиховог отежаног функционисања у пракси.⁹⁵

С друге стране, редактори еСМР протокола су се противили екстензивном приступу регулације, а у том оквиру, посебно преузимању решења из других конвенција да би се подигао ниво обухвата материје. Они су тежили што краћем тексту, између осталог у циљу да што хитније одговоре на све израженије потребе за електронским превозним исправама у друмском саобраћају. Наиме, постојала је опасност да пословна пракса самостално крене са коришћењем електронских превозних исправа, што би у недостатку међународних правних правила могло довести до правне несигурности, а дугорочно и до дезунификације имовинско-правних односа из уговора о превозу робе друмом.⁹⁶ Међутим, осим фактора хитности, на овакав приступ утицала је примарна концепција еСМР протокола да буде само надоградња Конвенцији СМР и да не задире у њен првобитни текст. У том оквиру, он не садржи правила о пуноважности електронских потписа, осим њиховог појмовног дефинисања. Оправдано стоји оцена да питање пуноважности

⁹⁵ Упор: V. Skorupan Wolff, 202.

⁹⁶ Упор: N. Radionov, M. Mišković Aguilar, 60.

електронског потписа не треба да буде предмет регулисања саобраћајних конвенција, јер је то питање превасходно предмет регулисања у националним законодавствима.⁹⁷

У теорији нема јединствености приликом давања општих оцена о квалитету и крајњим домајима наведених конвенцијских аката, што је и логично јер су засноване на различитим угловима посматарања, превасходно на претпостављеним циљевима њихових правила и степеном њиховог остварења.⁹⁸ Све то указује да је за анализу конвенцијских аката и процене њиховог домајаја опредељујући фактор може бити управо оствареност циљева сваког појединог конвенцијског акта.

Сматра се да је циљ доношења Ротердамских правила да се створи напредан једнообразни систем правних правила за регулисање електронских превозних исправа и тиме поставе чврсти правни темељи за њихову примену у пракси.⁹⁹ Уколико овако видимо циљеве Ротердамских правила, онда можемо изнети оцену да она нису дала потпуније одговоре на низ правних питања,¹⁰⁰ посебно у сегменту остваривања стварно-правне функције преносивог електронског записа и обезбеђивања безбедности и поузданости, што је у раду већ исказано. Истовремено, Ротердамска правила омогућавају екстензивну примену принципа аутономије воље у овој области, и то шире него што је то стандард у праву електронске трговине, јер се не само издавање и пренос, већ и коришћење електронских исправа у поморском праву чини зависним од правила које уговором утврде уговорне стране.¹⁰¹

Свеукупно гледано, узимајући у обзир полазне циљеве и наведене недостатке, можемо се сложити да Ротердамска правила сагласно околностима, нису испунила очекивања у овој области, иако могу послужити као полазна основа за даљњу надградњу.¹⁰² И овде може важити оцена, која се користи за стање целокупне унификације у области превоза, да она остаје у неким сегментима недоречена, остављајући да национални закони разреше многа важна питања. Међутим, све то није имало практичне импликације, из разлога што дата конвенција због својих амбициозних циљева и специфичности стања унификације у поморском превозу робе, није још ступила на правну снагу.

Уколико за полазну намеру у погледу циљева регулације eCMR протокола узмемо ставове једног од главних његових редактора, да је циљ његовог

⁹⁷ Упор: N. Radionov, M. Mišković Aguilar, 57.

⁹⁸ Упор: V. Skorupan Wolff, 202.

⁹⁹ Упор: I. Oršulić, B. Bulum, 167.

¹⁰⁰ Упор: J. Clift, 311.

¹⁰¹ Чл. 8. ст. 1. Конвенције о уговорима о међународном превозу ствари у целини или делимично морем.

¹⁰² Упор: V. Skorupan Wolff, 202.

доношења био да се с омогући примена електронских превозних исправа, а не да се правно потпуније регулише њихово коришћење, укључујући и сва повезана питања,¹⁰³ можемо рећи да је наведени протокол у већем делу испунио своју сврху. И иначе, читав процес доношења и регулаторни концепт eCMR протокола је стриктно заснован на рационалној основи, где се у оквиру свих ограничења покушава постићи највише могуће. Његова специјалистичка усмереност је креирала одговарајући правни оквир за примену електронских превозних исправа у области друмског превоза робе, свдећи примену принципа аутономије уговорних страна воље на прихватљиву меру.

5. ЗАКЉУЧАК

Конвенције у области превоза робе ни у концептуалном погледу, ни у погледу битних питања нису на исти начин пришле проблему правне регулације електронских превозних исправа. Док неке конвенције том проблему покушававају да приђу системски, у неким гранама саобраћаја и даље важе конвенције које својом садржином само имплицитно омогућавају коришћење електронских превозних исправа. У погледу целовитости регулисања ове материје се истичу се Ротердамска правила и eCMR протокол, али се оне разликују у погледу адекватности регулације и крајњих домета. Ротердамска правила и поред врло амбициозног приступа, нису успела да на одговарајући начин реше најизазовнији проблем целокупне ове материје, а то је ефективно остваривање стварно-правних функција преносивога електронског записа, што је у многоме умањило њене крајње домете. С друге стране, eCMR протокол је успоставио сасвим солидне правне темеље за примену електронских превозних листова у друмском саобраћају.

ЛИТЕРАТУРА И ИЗВОРИ

- Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note, <https://unece.org/DAM/trans/conventn/e-CMRe.pdf>, 12. јануар 2021.
- Alba Manuel, „*Electronic commerce provisions in the UNCITRAL convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea,*” *Tex. Int'l LJ*, 44 /2008.
- Ahmadi M. R. A., Elsan, M., Noshadi, „*Comparative Study of Bill of Lading Function as Title Document,*” *J. Pol. & L.* 10 /2017.

¹⁰³ Упор: N. Radionov, M. Mišković Aguilar, 54.

- Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI), <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmniconf/cmnicodoc/finalconf02e.pdf>, 12. јануар 2021.
- Gliniecki Y. Judith, Ogada G. Ceda, „*The Legal Acceptance of Electronic Documents, Writings, Signatures, and Notices in International Transportation Conventions: A Challenge in the Age of Global Electronic Commerce.*” *Nw. J. Int’l L. & Bus.*, 13 /1992.
- Дивљак Драго, „*Хармонизација правила о електронској ипировини и право Србије*”, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду (Зборник радова ПФНС), 3/2018.
- Ђурђевић Душанка, „*Превозне исправе*,” Зборник радова ПФНС, 2/2011.
- Zelenika Ratko, Helga Pavlić Skender, Sabina Kamnik Zebec, „*Primarni izvori prava multimodalnoga prometa.*” *Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu*, 1-2 /2008.
- Zeros I. Georgios, „*Electronic bills of lading and negotiability.*” *J. World Intell. Prop.*, 4 /2001.
- Ifeanyi-Ajufo Nnenna, „*International Multimodal Transport Business and the Regulation of Electronic Commerce,*” *JL Pol’y & Globalization*, 35/2015.
- Jones Peter, „*A New Transport Convention: A Framework for E-Commerce,*” *Elec. Comm’n L. Rev.*, 9/2002.
- Kumpan Ana, Jasenko Marin. „*Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu.*” *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 48, br. 163, 2009.
- Mazzotta G. Francesco, „*Notes on the United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts and Its Effects on the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*”, *Rutgers Computer & Tech. LJ*, 33/2006.
- Oršulić Ivana, Božena Bulum, „*Neki problemi vezani uz uređenje elektroničkih prijevoznih isprava i poticanje elektroničke trgovine u Rotterdamskim pravilima,*” *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 50, br. 165, 2011.
- Protocol of 3 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 (Protocol 1999), http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR/03_CR_24_NOT/COTIF_1999_01_12_2010_e.pdf, 12. јануар 2021.
- Radionov Nikoleta, Martina Mišković Aguilar, *EDI-CMR protokol 2008 – korak u pravom smjeru,*” *Comparative Maritime Law/Poredbeno Pomorsko Pravo*, vol. 55, br. 170, 2016.
- Skorupan Wolff Vesna, „*Poredbena analiza Haških i Rotterdamskih pravila,*” *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 49, br. 164, 2010.
- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Rotterdam-Rules-E.pdf, 12 јануар 2021.
- UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment 1996 with additional article 5 bis adopted in 1998; https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/05-89450_Ebook.pdf, 12. јануар 2021.
- Umezuruike A. Herbert, „*Electronic Bills of Lading, Rotterdam Rules and the Nigerian Evidence Act,*” *Nigerian LJ*. 16/2012.

- Faria José Angelo Estrella, „*Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, News Players, and New Rules.*” *Tex. Int’l LJ*, 44 /2008.
- Faria José Angelo Estrella, „*Future directions of legal harmonisation and law reform: Stormy seas or prosperous voyage.*” *Unif. L. Rev.*, 14/2009.
- Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention), https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20061_en.pdf, 12. јануар 2021.
- Convention on International Multimodal Transport of Goods, https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf, 12. јануар 2021.
- Chandler F. George III, „*Maritime Electronic Commerce for the Twenty-First Century.*” *Tul. Mar. LJ*, 22/1997.

*Drago Lj. Divljak, Ph.D., Full Professor
University of Novi Sad
Faculty of Law Novi Sad
D.Divljak@pf.uns.ac.rs*

International Conventions on the Transport of Goods and Electronic Transport Documents

Abstract: *The regulatory approach of international conventions on the transport of goods regarding some important issues in the field of electronic transport documents, such as the legal recognition of electronic transport documents, their functions and legal force makes the subject of analysis in this paper. The overall reach and limitations of the relevant convention rules are also included in the analysis.*

Conventions in the field of transport of goods, neither conceptually nor in terms of important issues, do not approach the problem of legal regulation of electronic transport documents in the same manner. While some conventions try to approach this problem systematically, in some branches of transport, the conventions are still applicable which, with their content, only implicitly enable the use of electronic transport documents. Regarding the completeness of the regulation of this matter, the Rotterdam Rules and the Additional Protocol to the CMR Convention stand out, but they differ in terms of the adequacy of regulation and final reach. The Rotterdam Rules, despite a very ambitious approach, have failed to adequately resolve the most challenging issue of this entire matter, which is the effective accomplishing of the subject matter-legal functions of a portable electronic record, which greatly reduced its ultimate reach. On the other hand, the Additional Protocol established a completely satisfactory legal foundations for the application of electronic transport documents in road transport.

Keywords: *international conventions, transport of goods, electronic transport documents, legal recognition, accomplishing of functions.*

Датум пријема рада: 20. 1. 2021.