

Dr. PETAR PETROVIĆ  
Kontrola prihoda ZJŽ  
Zagreb, Kušlanova 2

Prometno pravo  
Stručni rad

UDK: 656.039.412(4)

Primljeno: 13.02.1990.

Prihvaćeno: 24.09.1990.

## TOVARNI LIST I KOMPJUTORSKI ZAPIS

### SAŽETAK

Autor obrazlaže nastojanja u Evropi da se opsežna popratna dokumentacija u međunarodnom željezničkom robnom prevozu zamijeni praktično jednim dokumentom. S tim u vezi CIT je donio odluku da se oformi poseban projekt u tu svrhu, nazvan DOCIMEL, prema kojem će se kompjuterskim zapisom evidentirati svi potrebni podaci o pošiljci i jedinstven dokument (DOCIMEL) zamijeniti sadašnju glomaznu popratnu dokumentaciju. Da bi se to ostvarilo neophodan je jedinstveni informacijski sistem na JŽ i jedinstvena mreža terminala, kao i izmjene u zakonodavstvu u pogledu obveze pisanih dokumenata pri prevozu robe.

### 1. UVOD

Prijevoz roba željeznicom u unutrašnjem, a naročito u međunarodnom prometu, danas prati određena dokumentacija, a što je određeno pozitivnim propisima država preko kojih se prevozi pošiljka. Tako npr., u međunarodnom prometu željezničku pošiljku prati tovarni list koji ima pet odnosno šest listova, zatim veoma često i frankaturni račun koji se sastoji iz tri lista i oko 19 drugih dokumenata koji se mogu ili moraju priložiti tovarnom listu. U toku prijema pošiljke tovarni list sa svom dokumentacijom mora biti dostavljen željeznici, zatim provjeren, ovjeren, dopunjen itd. ne samo od željezničkih organa već i upravnih organa države kroz koje pošiljka prolazi. Sve ovo je trošak koji opterećuje cijenu prevoza.

Međunarodni komitet za željeznički prijevoz procijenio je da uobičajeni troškovi i zakašnjenja u prijevozu robe zbog izrade i kontrole dokumenata iznose 10% do 15% ukupnih troškova prijevoza. Nesporno je da se inovacijama u ovim postupcima može mnogo uštedjeti, a da i ne govorimo da se ovaj posao može i efikasnije raditi putem računarske tehnike i tehnologije. Od ovih saznanja pa do ideje da se pisane informacije koje prate pošiljku u željezničkom prijevozu zamijene magnetskim zapisom nije trebalo dugo čekati. Tim prije jer u cestovnom prometu već postoji slično rješenje, a sastoji se u magnetskoj kartici koja prati vozilo i pošiljku. Na sastanku CIT-a i ostalih zainteresiranih 18.06.1985.g. donesena je odluka da u okviru UIC počnu istraživanja na ovome planu pod nazivom "Projekt koji se odnosi na zamjenu CIM-tovarnog lista nekim sredstvima koja

služe za automatski prijenos podataka". Rađen je novi projekt koji je vrlo brzo dobio ime DOCIMEL (Document CIM electronic). Zadatak ovoga projekta je zamjena klasičnog tovarnog lista u međunarodnom željezničkom robnom prometu s elektronskim zapisima. Već prvom razradom ovog projekta pokazalo se da će na ovaj način doći do velikih ušteda. Ovo, međutim, nije nimalo jednostavna stvar jer tovarni list s pratećom dokumentacijom ima niz funkcija u željezničkom prijevozu. No, da vidimo što se javlja kao problem kod primjene ovog projekta, odnosno kako stvoriti multilateralne pravne okvire koji će garantirati sve legitime zahtjeve dosadašnjih korisnika papirnatoг međunarodnog tovarnog lista s njegovim priložima u željezničkom robnom prijevozu.

### 2. NERIJEŠENA PITANJA U PROJEKTU DOCIMEL

Tehnologija informatike traži korjenite promjene u standardnim poslovima sklapanja ugovora o prijevozu roba željeznicom. U nekim područjima privrednog života to nije zahtijevalo nikakve promjene normi, jer pravo nije uvjetovalo pismenu formu ugovora. U nekim područjima života, međutim, većina pravnih sistema, među njima je i naš, izričito zahtijevaju pisanu formu ugovora. U ovu grupu spadaju, npr. ugovor o građenju, ugovor o kupoprodaji nekretnina, ugovor o doživotnom uzdržavanju, ugovor o prijevozu robe željeznicom itd. Primjena projekta DOCIMEL ima za cilj eliminaciju papirnatoг dokumenta, ali zato se mora riješiti i funkcija tog papirnatoг dokumenta, koja se u sadašnjoj situaciji najčešće realizira predočenjem upravo tog papirnatoг dokumenta. Predočenje dokumenta vezano je zakonskim propisima svih zemalja čije su željeznice članice UIC. CIM stavlja željeznicu u nešto povoljniji položaj jer omogućuje da pošiljke pod režimom automatske obrade podataka ne moraju udovoljiti svim zahtjevima ove Konvencije ako se zainteresirane države ili željeznice o tome dogovore. Unatoč ove prilično liberalne odredbe iz Konvencije i dalje, međutim, ostaje, nerazriješeno nekoliko problema, a od kojih su najvažniji slijedeći:

- zaštita podataka i softvera te odgovornost u vezi automatskog prijenosa podataka;
- razrješenje nejasnoće u vezi pravne vrijednosti kompjuterskog zapisa, potreba za pisanim dokumentom, ovjeravanje dokumenta koji pra-

ti pošiljku, prihvatanje elektronskog zapisa od nadležnih carinskih i upravnih vlasti i u krajnjoj liniji uključivanje korisnika željezničkih usluga u sistem DOCIMEL i prihvaćanje tog sistema od njihove strane;

- realizacija projekta DOCIMEL zahtijeva kalkulaciju međunarodnog tovarnog lista putem kompjutera. Ujedno zahtijeva i unošenje svih relevantnih podataka o pošiljci u kompjutorski zapis. Pretpostavka da se ove radnje uspješno izvršavaju je jedinstvena mreža terminala na svim većim utovarnim, istovarnim i graničnim stanicama.

### 3. TOVARNI LIST I KOMPJUTORSKI ZAPIS

Spomenuli smo već da CIM omogućava pod određenim uvjetima zamjenu tovarnog lista i ostalih dokumenata koji se koriste u međunarodnom prijevozu robe s nekim drugim informatičkim sredstvima, dakle s magnetskim zapisom. Međutim, sve željeznice koje namjeravaju da zamijene klasični tovarni list s pratećim dokumentima magnetskim zapisom nemaju te mogućnosti, jer nacionalna zakonodavstva im to ne dozvoljavaju. Uočivši ovaj problem CIT je 21.03.1988.g. okružnicom zamolio sve željeznice koje misle primijeniti DOCIMEL da poduzmu korake na izmjeni nacionalnih zakonskih propisa ako je to potrebno radi zamjene klasičnog tovarnog lista elektronskim zapisom. Ovo je razlog da u daljnjem razmatranju vidimo kakvo je stanje kod nas.

Naše nacionalno zakonodavstvo reguliralo je prijevoz stvari željeznicom kroz nekoliko saveznih zakonskih akata od kojih su najznačajniji: Zakon o obveznim odnosima (Službeni list SFRJ br. 46/1986.), Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (Službeni list SFRJ 2/1974), Zakon o prijevozu opasnih stvari (Službeni list SFRJ br. 24/1974.) i još neki savezni zakoni. Pored saveznih zakona, republike, izuzev Makedonije, i pokrajine u svojim zakonima o željeznici dotiču i prevoz robe željeznicom. Pored ovih zakonskih akata prijevoz robe reguliraju i podzakonski akti te akti ZJŽ, doneseni na osnovu javnih ovlaštenja datih saveznim zakonima Zajednici. Ovako obimni normativni akti kojima se rješava prijevoz robe željeznicom imaju za cilj da zadovolje poznatu pravnu doktrinu pod nazivom "Cives lege contenti sint" (građani treba da budu zadovoljni zakonom).

Ovim aktima riješen je prijevoz roba željeznicom na taj način da korisnik željezničke usluge sklapa sa željeznicom ugovor o prijevozu u pismenoj formi koja se naziva tovarni list. Interesantno je ovdje pitanje da li je zaključivanje ugovora o prijevozu željeznicom klasičan građansko-(imovinski) pravni odnos gdje je volja obiju stranaka ili je i nešto drugo? Već površna analiza ovog odnosa pokazuje nam da na ugovornoj strani željeznici nema svih potrebnih građanskih dispozitivnosti. Željeznica pod određenim zakonskim uslovima mora preuzeti na

prevoz putnike i robu. Za razliku od željeznice, druga ugovorna strana, korisnik usluga, ne mora da koristi uslugu željeznice. Očito da ugovor o prevozu robe ne podliježe volji obiju stranaka iz građansko-pravnog odnosa već se kod željeznice nazire kognitivnost pravne norme upravno prava.

Ovdje nam nije cilj analiza ovog odnosa kod sklapanja ugovora o prijevozu željeznicom nego da ukažemo na neke neriješene probleme tovarnog lista. No, pođimo redom. Na osnovu Konvencije o međunarodnim prijevozima željeznicama (COTIF) ugovor o prijevozu robe željeznicom je zaključen čim otpravna stanica primi na prevoz robu sa tovarnim listom. Ugovor se zaključuje "stavljanjem žiga otpravne stanice ili otiska računara, s datumom prijema na tovarni list, u datom slučaju na svaki dodatni list" (čl. 1 Konvencije). Prema članu 13. Konvencije tovarni list mora obavezno da sadrži:

- a) naznačenje uputne stanice;
- b) ime i adresu primaoca; kao primalac može biti navedeno samo jedno fizičko lice ili drugi pravni subjekt;
- c) naznačenje vrste stvari;
- d) masu ili ako nje nema, neku sličnu oznaku u skladu s propisima koji važe u otpravnoj stanici;
- e) količinu komada i opis ambalaže kod denčanih pošiljaka i kod kolskih pošiljaka koje se sastoje od jednog ili više komada, otpremljenih u saobraćaju željeznica/more i koje se moraju pretovariti;
- f) broj kola i, osim toga, za kola korisnika prevoza, taru kod pošiljaka koje tovari pošiljalac;
- g) tačno nabrojanje isprava koje zahtijevaju carinski ili drugi organi, koje su priložene uz tovarni list ili za koje je u njemu navedeno da su stavljene na raspolaganje željeznici u određenoj stanici, nekoj carinarnici ili kod nekog drugog organa;
- h) ime i adresu pošiljaoca; kao pošiljalac može biti navedeno samo jedno fizičko lice ili drugi pravni subjekt; ako propisi koji važe u otpravnoj stanici to nalažu, pošiljalac je dužan da svoje ime i adresu dopuni svojeručnim potpisom koji može biti odštampan ili utisnut žigom.

Propisima koje važe u otpravnoj stanici za čitav prevozni put utvrđuju se pojmovi "kolska pošiljka" i "denčana pošiljka". Tovarni list može da sadrži i ostale navode predviđene jednoobraznim pravilima. Druge navode može da sadrži samo ako su oni propisani ili dozvoljeni zakonima i propisima jedne države, dopunskim odredbama ili tarifama i nisu u suprotnosti sa jednoobraznim pravilima. Međutim, pošiljalac može da upiše na za to predviđeno mjesto tovarnog lista naznačenja koja se odnose na pošiljku, ali samo radi obavještenja primaoca i bez ikakve obveze i odgovornosti željeznice.

U spomenutoj Konvenciji postoji odredba po kojoj je zabranjeno tovarni list zamjenjivati drugim ispravama ili prilagoditi druge isprave

osim onih koje su propisane jednoobranim pravilima, dopunskim odredbama ili tarifama.

\* Kao dokument tovarni list je koncipiran u pet listova i to: original tovarnog lista (dostavlja se primaocu sa robom prilikom izdavanja); tovarna karta (obračunski dokument u kome su sadržani svi troškovi (prati pošiljku do uputne stanice ili do mjesta prekartiranja, i kojeg zadržava željeznička mreža kojoj ta stanica pripada); izvještaj o prispjeću (osim u slučaju drugačije odredbe uputne željeznice taj dokument prati pošiljku do uputne stanice i ta željeznica ga i zadržava; u nekim zemljama izvještaj o prispjeću predstavlja carinski dokument koji se dostavlja carinskim vlastima); duplikat tovarnog lista (predaje se pošiljaocu nakon primitka pošiljke); i kopija tovarnog lista (zadržava otppravna stanica).

Neke željeznice izdaju svoje tovarne listove sa jednim dodatnim listom namijenjenim otppravnoj stanici. Za sada tovarni listovi mogu biti izdani sa još jednim dodatnim listom za pošiljaoca. Taj list ima oznaku "Dodatni list za pošiljaoca" (v. preporuku Upravnog odbora CIT od 13. rujna 1985.).

Model tovarnog lista za brzovoz identičan je onom za sporovoz, osim što ima još dvije crvene crte i napomene "Grande vitesse-Eilgut-Grande velocità" u rubrici 9 (umjesto oznake "Petite vitesse-Frachtgut-Piccola velocità").

Tovarni list mora biti štampan latinicom na dva ili eventualno na tri jezika, od kojih najmanje jedan mora biti francuski ili njemački. Međunarodnim tarifama može biti određeno na kojem će jeziku biti napomene pošiljaoca u tovarnom listu. Ukoliko to nije slučaj te napomene moraju biti na jednom do službenih jezika zemlje iz koje polazi pošiljka. Napomene u tovarnom listu mogu biti pisane i nekim drugim pismom osim latinice uz uvjet da je to jedan od službenih jezika polazne zemlje i da su prevedeni na francuski ili na njemački.

Roba i tovarni list sa popratnim dokumentima moraju u načelu biti upućeni istim vlakom. Tovarni list se osim toga koristi kao dokaz za iznos koji se vraća uz prethodno odobrenje ili koji se vraća nakon prekartiranja prilikom vraćanja frankaturnog računa ili koji se vraća u slučaju troškova iz šifri 80 ili 81 priloga 8 PIM. Važniji dokumenti koji se prilažu tovarnom listu su:

- frankaturni račun; za troškove na teret pošiljaoca, a čiji iznos ne može biti određen prilikom predaje pošiljke na prijevoz; otppravna stanica prilaže tovarnom listu frankaturni račun, osim ako pošiljalac preuzima na svoj teret jedan određeni iznos;
- popratnica povučnice; za svako vraćanje otppravna stanica ispostavlja jednu popratnicu povučnice i prilaže je tovarnom listu;
- međunarodna carinska prijava - TIF; za zemlje koje to zahtijevaju, pošiljalac ispostavlja prijavu TIF i prilaže je tovarnom listu (prema propisima u više primjeraka);
- spisak vagona; za pošiljke dostavljene za pri-

jevoz u kompoziciji ili u kompletom vlaku samo sa jednim tovarnim listom, pošiljalac ispostavlja spisak vagona i prilaže ga tovarnom listu;

- izvještaj o manjku; kada neka stanica otkrije manjak ili oštećenje u toku puta, sastavlja zapisnik o utvrđivanju činjenica i prilaže ga tovarnom listu;
- dokumenti potrebni za carinske i ostale administrativne formalnosti koje mora priložiti pošiljalac;
  - predajni list INTERCONTAINER;
  - predajni list INTERFRIGO;
  - tovarni listovi iz prethodnih prijevoza;
  - dopunski dokumenti (vidi DCU 10 kod čl. 13 CIM);
- pisane upute za opasnu robu koja se prevozi željeznicom određene na margini 10385 Evropskog dogovora za međunarodni cestovni prijevoz za opasnu robu - ADR;
- popratni list za tovarnu opremu, kontejnere i palete (vidi čl. 61 RIV).

Pošiljalac može tovarnom listu priložiti i ostale dokumente, ako su dozvoljeni dodatnim odredbama ili tarifama, a to su slijedeći dokumenti:

- opća prijava koja se odnosi na nepakiranje ili na nedovoljno pakiranje; kada neki pošiljalac uobičajeno šalje sa iste stanice robu iste vrste koja treba biti upakirana, a dostavlja ju neupakiranu ili nedovoljno pakiranu, može otppravnoj stanici dati opću prijavu koja se odnosi na nepakiranje ili na nedovoljno pakiranje, umjesto da u tovarnom listu navede da roba nije pakirana ili da je pakirana neodgovarajuće;
- naknadni nalozi pošiljaoca kod izmjene ugovora o prijevozu. Radi izmjene ugovora o prijevozu, primalac, ukoliko je za to ovlašten, dostavlja uputnoj stanici ili pograničnoj ulaznoj stanici u uputnoj zemlji, pismenu prijavu o naknadnom nalogu;
- izvještaj o smetnji pri prijevozu za pošiljaoca sa uputama pošiljaoca;
- izvještaj o smetnji pri prijevozu za primaoca s uputama primaoca;
- požurnice;
- izvještaj o ispravcima u kojem se navode ispravke koje moraju biti obavljene, ili su obavljene na nekom tovarnom listu ili na frankaturnom računu (vidi PIM 491);
- kada neka stanica utvrdi potpuni ili djelomični gubitak robe, ispostavlja u dva primjerka izvještaj o manjku; original prilaže tovarnom listu, a kopija služi za istragu; kada se manjak ne može srediti glavna nadležna služba prijavljuje slučaj službama ostalih zainteresiranih željeznica pomoću prijave o vođenju istrage zbog manjka;
- popratnica za svaki dodatni vagon; kada se zbog pretega jedna pošiljka nalazi u više vagona;
- odobrenje (legitimacija) za pratioca.

Pored navedenih ima još nekoliko dokumenata koji se mogu priložiti tovarnom listu:

Na osnovu iznesenoga mogli bismo definirati funkcije tovarnog lista u međunarodnom prijevozu roba, odnosno, bolje rečeno funkciju tovarnog lista i prijevoza roba željeznicom. Tovarni list ima slijedeće funkcije: funkciju namijenjenu za potrebe željeznice; funkciju namijenjenu korisniku usluga željeznice; funkciju za potrebe banke i funkciju za potrebe carine.

Željezničke funkcije tovarnog lista mogli bismo svrstati u nekoliko grupa.

#### *Tovarni list u funkciji prevoza*

Tovarni list je u stvari nalog za prijevoz pošiljke, a informacija o njenoj uputnoj stanici je osnova za formiranje vlakova. Pored toga tovarni list nosi sve relevantne podatke o pošiljci s uputama kako postupati s pošiljkom odnosno koje naljepnice treba nalijepiti na pošiljku. Ovo su značajni podaci sigurnosti željezničkog prometa, a posebno kada se radi o pošiljkama van gabarita, pošiljkama opasnih stvari itd. Pored toga, na osnovu tovarnog lista možemo utvrditi bruto težinu željezničkog vagona, osovinski pritisak, provjeriti težinu pošiljke i utvrditi eventualno prekoračenje nosivosti vagona ili dozvoljenog osovinskog pritiska itd.

#### *Tovarni list u funkciji naplate vozarine.*

Na osnovu informacija iz tovarnog lista željeznica obračunava i naplaćuje vozarinu, te razdvaja transportne prihode na učesnike prijevoza.

#### *Tovarni list kao pravni dokument.*

Tovarni list je dokument kojim se dokazuje postojanje sklopljenog ugovora o prijevozu. Ugovor o prijevozu robe je sklopljen kad prijevoznik primi na prijevoz robu s tovarnim listom. Tovarni list postaje dokument koji služi kao pravna osnova za izmjenu ugovora o prijevozu i dokaz o izdavanju pošiljke. U kasnijim eventualnim odštetnim zahtjevima prema željeznici tovarni list služi kao osnovni dokument koji daje pravo stranki na odštetni zahtjev (zahtjev za odštetu zbog prekoračenja roka isporuke, naknadu štete, naknadu za oštećenje, manjak ili gubitak pošiljke itd.).

#### *Tovarni list kao dokument za kreiranje komercijalne politike željeznice.*

Informacije iz tovarnog lista služe i za statistiku željeznice. Statistika sa svojim metodama omogućuje prognoze prijevoza a time i mogućnost djelovanja željeznice na povećanje prijevoza odnosno na priliv roba koje su rentabilnije za prijevoz željeznicom.

#### *Tovarni list u funkciji korisnika usluga željezničkog prijevoza.*

Korisnik usluga željezničkog prijevoza koristi tovarni list za razne namjene ovisno da li je pošiljalac ili primalac. On služi korisniku željezničke usluge najčešće kao: dokazni dokument (zaključivanje i sadržaj ugovora o prijevozu, izdavanju); obračunski dokument; bankovni dokument; dokument koji služi u logističke svrhe; dokument koji sadrži podatke pošiljaoca za primaoca i dokument koji se prilaže uz zahtjev za izmjenu ugovora o prijevozu, ili uz zahtjev za vraćanje ili odštetu.

#### *Tovarni list u funkciji bankarskog poslovanja.*

Najizrazitija funkcija tovarnog lista u bankarskom poslovanju javlja se prilikom prodaje i plaćanja kroz dokumentarni akreditiv. Banka prodavaču isplaćuje iznos akreditiva samo uz predočenje duplikata tovarnog lista, kada ugovor o kupoprodaji predviđa željeznički prijevoz i kada je prezentacija duplikata tovarnog lista određena dokumentarnim akreditivom.

Carinske formalnosti u svakom slučaju su brana koja usporava kretanje roba, a time i obrt novca. U okviru EZ nastoje se što više pojednostaviti postupci da ne bi administrativne barijere suviše dugo zadržavale transport roba. Polazeći od ove maksime u okviru Zajednice pojednostavljen je carinski postupak i tovarni list je pretvoren u carinski dokument. Ovime su postignute znatne uštede u prijevozu roba. Vjerujemo da će ova ekonomska logika djelovati i na ostale zemlje te će u budućnosti tovarni list postati carinski dokument i u ostalim zemljama Evrope.

## 4. ZAKLJUČAK

Odmah da kažemo da je čitavo ovo izlaganje samo dio razmišljanja o projektu DOCIMEL. Ovo je razumljivo, jer ekipe stručnjaka iz nekoliko zemalja Evrope rade na projektu DOCIMEL i do danas nisu našli zadovoljavajuće rješenje. Mi smo ovu problematiku svrstali u tri grupe problema. Svaka od ovih grupa problema je toliko ozbiljna da traži još mnogo interdisciplinarnog rada stručnjaka raznih vrsta koji bi ponudili zadovoljavajuća rješenja. No, unatoč svemu, iz iznesenoga možemo konstatirati nekoliko bitnih činioaca čije rješenje je uvjet za ulazak JŽ u suvremeni sistem informiranja željeznica Evrope. Ovi bitni činioци bili bi slijedeći:

- 1) Bez jedinstvenog informacijskog sistema nema primjene DOCIMEL-a na JŽ. Jedinstveni standardizirani informacijski sistem upravljanja prometom na JŽ treba da bazira na jedinstvenom sistemskom softveru i jedinstvenom aplikacijskim softveru na cijeloj mreži JŽ.
- 2) Za primjenu sistema DOCIMEL potrebno je kalkulaciju međunarodnog tovarnog lista sa svim potrebnim prilagodbama na JŽ uraditi barem u 95% slučajeva putem kompjutera, a što traži jedinstvenu mrežu terminala na svim jačim utovarnim i graničnim stanicama.
- 3) Danas kod nas još postoje nejasnoće u vezi pravne vrijednosti kompjutorskog zapisa, potreba za pisanim dokumentom (naše zakonodavstvo u željezničkom prijevozu poznaje isključivo pisani dokument - tovarni list), shvaćanja o neminovnosti potrebe ovjeravanja dokumenata koji prate pošiljke, o prihvatanju elektronskog zapisa od nadležnih carinskih i upravnih vlasti, uključivanju korisnika usluga u mrežu DOCIMEL, definiranje odgovornosti u vezi automatskog prenosa

podataka i najzad zaštita podataka i softvera.

Razmišljajući o brzem prevazilaženju ovako definisanih problema rješenje se nazire u nekoliko pravaca:

- a) donijeti odluke o jedinstvenom standardiziranom informacijskom sistemu JŽ. Zajedno s takvom odlukom odlučiti se o lokaciji čvornog računara JŽ i načinu njegovog povezivanja sa čvornim računarima susjednih željeznica-članica mreže HERMES,
- b) treba razraditi kalkulaciju tovarnog lista i kontrolu obračuna putem računara. Ovo zahtijeva interdisciplinarni rad nekoliko vrsta stručnjaka, a neophodni su profili stručnjaka iz oblasti informatike, kontrole prihoda, financija i komercijalnih službi,
- c) razraditi prijedlog potrebnih izmjena u pravnom sistemu SFRJ da bi kompjutorski zapis tovarnog lista bio prihvaćen kao pravni dokument od nadležnih jugoslavenskih upravnih i sudskih organa, te kao dokument u funkciji bontonskog poslovanja,
- d) predložiti zaštitu podataka elektronskog zapisa (a koji zamjenjuje tovarni list) i dostupnost elektronskog zapisa korisnicima usluga.

Ovo su samo neki mogući prijedlozi za rješenje ove problematike. Svakako da ima i drugih. Ukoliko su ti drugi prijedlozi različiti od ovih i izazivaju polemiku, bit će mi kao autoru vrlo drago, jer samo borba mišljenja može dati bolje rezultate. Ukoliko sam ovim radom postigao zainteresiranost za izloženu problematiku, postigao sam ono što sam i želio. Ne moramo prihvatiti kao dogmu, ali DOCIMEL je neophodna budućnost i na JŽ.

## SUMMARY

### WAY-BILL AND COMPUTER PRINT-OUT

*The author discusses the efforts of the European countries to exchange numerous accompanying papers in international freight rail transport for practically one single document. In this concern the CIT passed a decision to institute a separate project for this purpose entitled DOCIMEL according to which all required shipment information will be recorded on a computer and a unique document (DOCIMEL) will thus supersede the up to date abundant accompanying documentation. In order to materialize this it is necessary to introduce a uniform information system of the Yugoslav railways and a unique system of terminals in conjunction with the changes of the regulations concerning the obligations of providing written documents in the process of freight carriage.*

## LITERATURA

- [1] I. BUKLJAŠ: Komentar Zakona o obveznim odnosima, Zagreb, 1979.
- [2] Knjiga tehničkih uvjeta za korisnike CIM tovarnog lista - Međunarodni komitet za željeznički prijevoz Bern 1988.
- [3] P. PETROVIĆ: Željeznička javna služba u samoupravnom sistemu Jugoslavije, Beograd, 1985.
- [4] V. ŠTAMBUK: Mikroelektronska revolucija i društvene posljedice - Nolit, Beograd, 1986.
- [5] Spt - 51 ZJŽ Beograd 1985.
- [6] Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu ("Službeni list SFRJ" broj 2/1974).
- [7] Zbornik radova: Savjetovanje "Željeznice Hrvatske od 1976.g. do 2000.g." - Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1987.
- [8] B. ZGONC: Informacioni sistem za upravljanje saobraćajem na JŽ i njegovo mesto u Evropi, Železnice, br. 6/89.