

Duško Vrus*

ISSN 0469 - 6255
(43-53)

**DOKUMENTARNE PRIJEVARE U MEĐUNARODNOM
POMORSKO-TRGOVINSKOM POSLOVANJU**
DOCUMENTARY FRAUD IN MARITIME COMMERCE

UDK 343.53:339.165:339.542

Pregledni rad

Review

Sažetak

Ovaj rad analizira razne pojavnosti dokumentarnih prijevara u međunarodnom pomorsko-trgovinskom poslovanju. Analizira se istraživački rad UNCTAD-a i doprinose raznih međunarodnih organizacija, usmjerenih na otklanjanje ili smanjivanje tog uvijek prisutnog problema. Konstatira se da se modus operandi međunarodne pomorske trgovine može tek neznatno modificirati jer banke i tržište diktiraju uzance.

Summary

This paper analyses various aspects of documentary fraud in maritime commerce. It analyses the research work of UNCTAD and the contribution of various international organizations, aiming at eliminating or at least lessening its occurrence within the trade. It concludes that little can be modified in the modus operandi of the international maritime commerce, because the practice is being dictated by the banks and by the international market.

**Uvod: Općenito o međunarodnim
trgovinsko-pomorskim transakcijama**

Introduction: On how the international maritime commerce is conducted

Dokumentarno kreditno pismo i teretnica osnovni su sastojci svakog međunarodnog trgovinskog posla. Međunarodna trgovinska komora u Parizu (ICC) donijela je pravila koja reguliraju postupak s dokumentarnim kreditima. Svjetska se trgovina odvija primjenom tih pravila, prema ICC-u: "Dokumentarno kreditno pismo pruža jedinstvenu i univerzalno prihvaćenu metodu ostvarivanja prihvatljivog komercijalnog kompromisa, omogućavajući isplatu na temelju prijema isprava koje predstavljaju teret, te čini mogućim stjecanje prava na taj teret".

Pravila pod kojima se odvija praksa dokumentarnih kredita u okviru ICC-a prvi put su formulirana 1933. godine pod nazivom "Jedinstveni običaji i praksa za dokumentarne kredite" (*Uniform Custom and Practice for Documentary Credits*). Pravila UCP revidirana su 1951, 1962, 1974 i 1983., a najnovija verzija je iz 1993. godine.² Naplata se robe prema tima pravilima obavlja neopozivim kreditnim pismom (akreditivom).

U nekoj međunarodnoj trgovinskoj transakciji s jedne strane imamo banku koja zastupa prodavatelja robe, a s druge strane banku kupca. I jedna i druga banka moraju za svoje klijente ispitati jesu li dokumenti koji se prilažu "na izgled potpuno vjerodostojni". Banke prema UCPP pravilima nisu dužne detaljnije ispitivati jesu li takvi dokumenti zapravo falsifikati, niti jesu li činjenice, navedene u originalnim ispravama netočne. Razlog takvom, donekle površnom poslovanju banaka jest u nedostatku vremena za detaljniju kontrolu i naknadno ispitivanje činjenica navedenih u dokumentima, pa bi birokratski postupak usporio tempo međunarodne trgovine. To je jedna od slabijih karika u lancu trgovinskog poslovanja, pa tako i izvor mogućnosti dokumentarnih prijevara širom spektra. Isprave o kojima je riječ su slijedeće:

Dokumentarni kredit ili kreditno pismo (akreditiv) razvilo se već u 12. stoljeću kao "Commenda", kada su talijanski trgovci počeli njime trgovati ponajprije na sajmovima u Champagni, a zatim, nakon što je međunarodna trgovina eksandirala, Mlečani su razvili pravo kreditno pismo, slično onome danas u upotrebi, prema IMB-u: "dokumentarni kredit ili kreditno pismo je pismeni nalog banke jedne države banci u drugoj državi, autorizirajući isplatu imenovanoj osobi (prodavatelju) jedne točno određene svote novca. Takva isplata mora biti obavljena u određenom ograničenom vremenu, nakon predočenja ugovorenih dokumenata". Evo nekoliko glavnih pratećih dokumenata:

- a) *teretnica* - glavna isprava u pomorstvu,
- b) *komercijalna faktura* je dokument prodavatelja, u kojem se specificira kakvoća i količina otpremljene robe.

*Dr. sc. Duško Vrus
dipl. ing., Kap. d. pl.
Institut prometa i veza, Zagreb

- c) *polica ili certifikat osiguranja* kojom se pokriva roba tijekom putovanja, ako je potrebno,
- d) *certifikat o kakvoći robe* (Survey Certificate) kojim se potvrđuje da je otpremljena roba kakvoće specificirane u ugovoru.

To su glavne isprave, koje se skoro uvijek traže. U nekim slučajevima za naplatu kreditnog pisma stipulira se i do 16 pratećih isprava.

Evo primjera jedne međunarodne trgovinsko-pomorske transakcije:

Kupoprodajni ugovor C.I.F. Kupac otvara kod svoje banke kredit kojim joj se omogućava da s bankom prodavatelja uspostavi kreditni aranžman. Uz takav kredit svojoj banci, kupac nadalje daje i sasvim određene upute prema kojima će se izvršiti isplata iz kupoprodajnog ugovora u zemlji prodavatelja. Te upute se odnose na isprave. Nakon tog prvog koraka kupca, njegova banka izdaje kreditno pismo u kome su ponovljene upute kupca i šalje ga banci prodavatelja u njegovoj zemlji, nalažući joj da plati ugovorenu svotu prodavatelju nakon prijema potrebnih isprava i to do određenog datuma. Banka prodavatelja tada prosljeđuje kreditno pismo svome klijentu i za uzvrat dobiva mjenicu. Prodavatelj nakon toga ukrcava robu na brod, dobiva teretnicu, prilaže ostale prateće dokumente i od svoje banke naplaćuje iznos iz kupoprodajnog ugovora. Banka prodavatelja prosljeđuje dobivene dokumente banci kupca i za uzvrat dobiva isplatu. Banka kupca prosljeđuje dokumente kupcu koji joj isplaćuje cijenu fakture. Kupac je sada u posjedu teretnice i na njemu je pravo izbora hoće li njome podići teret po dolasku broda u luku iskrcanja ili će teret prodati prijenosom teretnice na neku treću osobu.

Ovdje nismo spomenuli na koji se način zaključuje takav kupoprodajni ugovor, jer to ne pripada temi koju razmatramo. Važno je međutim znati da je najvažniji dio posla u međunarodnoj trgovini, i za prodavatelja i za kupca, sama kupoprodaja. Dakle, oba su partnera primarno zainteresirana za robu, njenu cijenu i kakvoću. Kolikogod su partneri u trgovini zainteresirani za robu, toliko banke to nisu. Banke zanimaju isključivo kreditne garancije i dokumenti. U tome leži srž međunarodne trgovine.

Paragraf 8 UPC pravila kaže: "U dokumentarno-kreditnim operacijama svi sudionici posluju s ispravama, a ne s robom". Isto pravilo prema zadnjoj reviziji iz 1993. glasi: "U dokumentarno kreditnim operacijama svi sudionici posluju s dokumentima, a ne robom i/ili drugim ulogama s kojima bi mogli biti u svezi". To je veoma važno pravilo.

Što se prijevara tiče, postoje dva kritična trenutka za sudionike u pomorskoj trgovini. Prvi je kada nakon svih izvršenih monetarnih transakcija kupac ostaje s teretnicom u ruci, a nije u posjedu robe sve do dolaska broda u luku odredišta. Takva teretnica može biti krivotvorena ili bezvrijedni duplikat. Drugi kritičan trenutak, koji daje mogućnost većem dijelu prijevara u pomorstvu, je sam trenutak naplate iz kupoprodajnog ugovora. Takva naplata obavlja se na osnovi dokumenata, koji mogu biti krivotvoreni.

2. Dokumentarne prijave u pomorskoj trgovini

Documentary fraud

Dokumentarne prijave u pomorstvu možemo definirati kao one učinjene krivotvorenjem isprava ili njihovom nezakonitom preinakom. Najčešće je to teretnica koja, osim svoje osnovne funkcije, predstavlja i vrijednosni papir. U nekim slučajevima, dokumenti su potpune krivotvorine ili su prijevarno preinačeni nakon izdavanja. Drugi mogu pak biti izvorni papiri s lažnim podacima. Prema IMB-u³, zajedničku karakteristiku dokumentarnih prijevara u pomorstvu čine ovi elementi:

- CIF ili C & F kupoprodajni ugovor;
- plaćanje dokumentarnim kreditom;
- novi i neiskusni trgovinski partneri;
- žrtve prijave su obično u zemljama u razvoju;
- žrtve nisu u mogućnosti potraživati gubitak od osiguratelja, niti od brodarka.

Prema jednom drugom izvoru⁴ zajedničke karakteristike dokumentarnih prijevara su slijedeće:

- posao uz neprimjereno povjerenje s nepoznatim partnerom ili posrednikom;
- ugovaranje plaćanja neopozivim akreditivom;
- roba koja je trenutno u velikoj potražnji, ponudena je ispod tržišne cijene, od strane prodavatelja iz one zemlje koja u normalnim okolnostima nije izvoriste dobave;
- kupci su neiskusni i obično su iz zemalja u razvoju;
- žrtve ne mogu nadoknaditi gubitak od prijevoznika ni od osiguratelja;
- brodovlasnik i posada su obično nevini.

Evo nekoliko tipičnih primjera dokumentarnih prijevara:⁵

- a) Nepostojeći teret na nepostojećem brodu. To su u cijelosti krivotvorene teretnice znanih ili nezvanih poduzeća, i ime broda je fiktivno.
- b) Nepostojeći teret na postojećem brodu. Radi se kao gore o krivotvorenim teretnicama, a što se broda tiče, on može biti:

- u luci krcanja i krcati neki teret za neku drugu luku
- u nekoj drugoj luci ili nekoj drugoj zoni ili negdje na dokovanju.

U oba slučaja, isprave koje prate teretnicu u međunarodnoj kupoprodaji također su krivotvorene. To su faktura za teret, potvrda osiguranja (polica) tereta, certifikati podrijetla tereta, inspekcije kakvoće tereta i druge. Treba ukazati da krivotvorenje teretnica i ostalih pratećih isprava nije teško jer su to obični papiri bez prepoznatljivog dizajna ili materijala, te da ih je u blanco formi relativno lako nabaviti po uredima kompanija ili linijskih brodarka, a ima ih u obilju i po brodovima.

- c) Prodavatelj tereta isporučuje kupcu teret manje količine ili slabije kakvoće od one koja je bila ugovorena kupoprodajom. U slučaju da brodar primijeti

razliku u kakvoći ili količini i opaske u vezi s time ubilježi u teretnicu, prodavatelj takve opaske protupravno izbriše. Brodar međutim obično ne opaža razlike, jer je roba u kontejnerima. Čak i ako nije, razliku je objektivno vrlo teško uočiti.

- d) Umjesto ugovorene robe šalju se otpaci ili roba manje vrijednosti (kvalitete).
- e) Datum otpreme tereta ili datum na teretnici prijevarno se promijene kako bi se uskladili s trajanjem akreditiva.⁶

U nekim slučajevima umjesto tereta naći će se otpaci, iako su prateći dokumenti djelomično autentični, a djelomično krivotvoreni.

- f) Na drugom kraju trgovine, na strani kupca, također se krivotvore isprave. Često brodovi dolaze u luku, a da teretnice još nisu stigle na određite, u ruke primatelja tereta. U takvu slučaju brodar bi trebao pohraniti teret u javno skladište, no to obično ne čini, već predaje teret nakon što primatelj izda garantno pismo. Nakon što je kupac osigurao isporuku na taj način, teret se pomoću teretnice prodaje drugom kupcu. Vlasnik teretnice postaje vlasnikom tereta. Teret je "krivo isporučen", pa je brodar odgovoran novom vlasniku teretnice. Primatelj i teret nestali su bez traga.

Da bi se pospješile carinske formalnosti u luci dolaska broda, prodavatelj pošalje kupcu *non-negotiable* teretnice. Nepošteni kupac krivotvori takve teretnice koje postaju originali, krivotvori bankovne pečate na njima, prezentira ih brodarevu agentu, podiže teret i nestaje. Uočivši da su originali teretnica još u njegovoj banci, a tereta više nema, pošiljatelj tereti brodar na nestali teret.

- g) Prijevarena krivotvorenjem kreditnog pisma smatra se kriminalnim poduhvatom višeg nivoa, kod kojeg često sudjeluju prodavatelj i kupac tereta da bi prevarili banku. Takva kriminalna udruga ima svog partnera u banci države kupca, koji pribavlja prazne (blanco) formulare kreditnih pisama. Formulari sadrže broječi sustav banke, što je neophodni sastojak takvog pisma, da bi ono bilo prihvaćeno kao vjerodostojno u banci zemlje prodavatelja. Kada je kredit otvoren, prodavatelj ili krivotvori teretnicu ili pribavlja originalnu, ukrcava otpatke umjesto tereta, prilaže krivotvorene prateće dokumente, utrži prodajnu svotu i nestaje. banka u državi prodavatelja šalje sve potrebne dokumente i ostale dokaze o izvršenom plaćanju banci koja je "izdala" kreditno pismo, no subjekti kupoprodaje nestali su prije otkrića prijevare. Neophodno je kod takve prijevare spriječiti banku prodavatelja da ponovno zatraži potvrdu vjerodostojnosti kreditnog pisma. Da bi to izbjegli, počinitelji prijevare računaju s iznosima manjim od jednog milijuna dolara. Radije pribjegavaju krivotvorenju više uzastopnih pisama manjih iznosa, koja pobuđuju manje sumnji. Kreditno pismo od milijun dolara ili više obično je podvrgnuto dvostrukoj provjeri, pa se taj iznos smanjuje da ne bi izazvao sumnju.

- h) Podvrsta gore opisane prijevare je ona kada su kupci u normalnim pregovorima s prodavateljima još u tijeku pregovora poslali direktno prodavatelju

- * krivotvoreno kreditno pismo. Ako prodavatelj uputi teret na temelju takva pisma, i ako se prijevarena otkrije kad je teret već na putu, praksa govori da je teško nešto od toga spasiti.

Koji su razlozi i uvjeti koji pogoduju počiniteljima dokumentarnih prijevarena? Evo nekih:

- vrlo lako dobavljanje blanco obrazaca teretnica i ostalih isprava u pomorskom transportu;
- posjednik originala teretnice vlasnik je tereta;
- slabo poznavanje agenata: teretnice u funkciji vrijednosnog papira;
- izdavanje garantnog pisma za čistu teretnicu;
- aditiranje teretnice kako bi bila u skladu s vremenskim rokom na koji je kreditno pismo ograničeno;
- sve češća praksa da teretnicu umjesto zapovjednika broda potpisuju naručitelji, podnaručitelji ili njihovi agenti;
- teretnice su obično izdane u tri originala, pa ih nepošteni posjednik može dva puta prodati, a trećim primjerkom podići teret jer je za to potreban samo jedan;
- preveliko povjerenje u ljude i autentičnost dokumenata;
- birokratsko kontroliranje dokumenata od strane banke.

3. Istraživanja UNCTAD-a te doprinosi međunarodnih organizacija

Research work at UNCTAD and contributions of various international organizations

Zemlje u razvoju nakon stupanja na svjetsku scenu kao samostalnih subjekata u međunarodnoj trgovini, bile su daleko češće izložene pomorskim prijevarama nego države s više iskustva, posebice u sedamdesetim i osamdesetim godinama. Kako se broj prijevarena tih godina naglo povećavao, tako su rasli zahtjevi UNCTAD-u da poduzme nešto konkretno u cilju zaštite njihovih interesa. Žalbe, prosvjedi i zahtjevi zemalja u razvoju bili su upućeni UNCTAD-u ne samo zato jer ih nitko drugi nije želio saslušati, već zato jer je to bila prava adresa na koju se trebalo obratiti. U okviru svoje organizacije, UNCTAD je imao Odbor za pomorstvo, mnoštvo drugih odbora, znatan broj stručnjaka u svojem Tajništvu, kao i mogućnost sazivanja međuvladinih grupa stručnjaka.

U sklopu UNCTAD-a zemlje u razvoju zastupale su tezu da je uzrok njihove prošle i sadašnje bijede sustav međunarodne trgovine, u koju je uključeno i pomorstvo. Takav sustav uvjetuje jeftinije, "nepravedne" cijene sirovina, koje one izvoze, a visoke cijene proizvoda koje uvoze. Tako su se one u UNCTAD-u i drugim forumima zalagale za uspostavu jednog novog svjetskog ekonomskog poretka, koji bi takvo stanje popravilo. Diskusija o tom problemu bilo je mnogo zadnjih dvadesetak godina, dok su rezultati bili samo marginalni.

Shodno tomu, zemlje u razvoju su očekivale da će UNCTAD raditi na reviziji modaliteta svjetske pomorske trgovine, koji ih za sada čine najčešćim žrtvama pomorskih prijevarena. Nadale su se da će se njihove želje oza-

koniti međunarodnim konvencijama i zaštititi njihovi interesi. Na takva pojednostavljena gledišta, razvijene zemlje u UNCTAD-u uglavnom su odgovarale da sustav međunarodne pomorske trgovine ne treba mijenjati, možda tek malo ispraviti. Isticalo se da su zemlje u razvoju žrtve prijevara u pomorstvu radi vlastitog nemara, nestručnosti, neinformiranosti i korupcije. Sve je to bilo naravno, pristojno diplomatski iskazano.

Naden je kompromis između ta dva oprečna stanovišta. Umjesto traganja za nekim novim međunarodnim pomorsko-trgovinskim sustavom, zatraženo je od Tajništva UNCTAD-a da ispita sve aspekte u svezi s prijevarama u pomorstvu, u postojećem sustavu. Valjalo je utvrditi kako umanjiti prijave, taj sada već nesnošljiv teret, te organizirati borbu protiv njih. Zadaća Tajništva bila je ne samo da spriječi konkretne prijave u pomorstvu, već i da razradi pravne aspekte tog problema, odnosno da eventualno pripremi međunarodnu konvenciju o nadležnosti i ekstradiciji počinitelja prijevara. Isto je zatraženo i od drugih organizacija. Mnoge organizacije su se odazvale tom pozivu.

Kako je tema ovog rada o dokumentarnim prijevarama, spomenuti ćemo samo one inicijative proizašle iz UNCTAD-a i drugih nevladinih međunarodnih organizacija tijekom osamdesetih godina, koje se odnose na dokumente i sigurnost poslovanja s dokumentima. Većina tih prijedloga nije prošla u praksi, ali smatramo da je njihovo spominjanje važno da bi se bolje sagledali problemi koji su prisutni u pomorsko-trgovinskom dokumentarnom poslovanju. UNCTAD je formirao međunarodnu međuvladinu stručnu *ad hoc* grupu, koja je ustanovila probleme i tražila mišljenje brojnih organizacija. Te prijedloge analiziramo u nastavku.

Bankarski super servis

Bank "super service" in letter of credit arrangements

Ideja o uspostavi jednog bankarskog super servisa potekla je također iz UNCTAD-a. Smatralo se da je labava karika u lancu transakcija u određenom trgovinskom poslu u trenutku isplate robe prodavatelju u njegovoj zemlji. Kako je prethodno naglašeno, kada kupac zaključi kupoprodajni ugovor sa prodavateljem, on otvara kreditnu liniju kod svoje banke, u svojoj zemlji, dajući joj precizne instrukcije o potrebnoj dokumentaciji i vremenskom terminu, u kojem se zaključeni posao mora odvijati. Kupčeva banka tada izdaje kreditno pismo (ili kako se još kaže "akreditiv"), u kojem su sadržani uvjeti i termini njenog klijenta, te ga šalje u zemlju prodavatelja, na adresu njegove banke, koju zovemo korespondentom. Korespondentna (ili plaćajuća) banka isplatit će svotu iz kupoprodajnog ugovora, naznačenu u kreditnom pismu prodavatelja, tek onda kada prodavatelj ispuni uvjete kreditnog pisma, to jest kada fizički izruči banci čistu teretnicu i prateće isprave, kojih može biti više. Kupac, dakle, plaća robu, ali je još nema u posjedu. Taj trenutak i vrijeme koje slijedi dok brod ne stigne u luku odredišta, izvorište su čitavog niza pomorskih prijevara.

Pokretači ideje o bankarskom super servisu smatrali su da je on potreban zbog nedostatka u modalitetima bankovnog plaćanja, odnosno u navedenoj transakciji, Modus operandi banaka su ICC pravila (UCP - Jedinštveni običaj i praksa za dokumentarne kredite), o kojima smo govorili. Po njima banke "nisu dužne detaljnije ispitivati vjerodostojnost isprava i unešenih podataka" - osim da po njihovoj provjeri budu "na prvi pogled vjerodostojni". UCP Pravilo 8a kaže: "U dokumentarno kreditnim operacijama sve stranke posluju s dokumentima, a ne s robom". UCP pravilo 9 glasi: "Banke ne prihvaćaju novčane obveze ni odgovornost za oblik, dostatnost, točnost, vjerodostojnost, krivotvorenost ili zakonski učinak neke isprave".

Ova su pravila bila donesena kako bi se međunarodna trgovina odvijala na jednostavan i djelotvoran način, bez zastoja i teškoća. Prema interpretaciji ICC-a, UCP Pravila donesena su da bi pomirila suprotne interese stranaka u međunarodnoj trgovini, tamo gdje je priroda želja prodavatelja da bude plaćen prije isporuke (predaje) robe i kupca, kojemu je interes odugovlačiti s isplatom dok ne stekne kontrolu nad sobom. Problem je riješen predmnijevanom predajom robe, umjesto fizičke predaje: kupac plaća nakon primitka onih isprava koje mu daju pravo vlasništva nad robom, uz sve dodatne isprave navedene u kupoprodajnom ugovoru.

Argumenti predlagatelja bankarskog *super servisa* bili su omogućiti kupcima da od plaćajuće banke, uz posebnu naknadu, zahtijevaju posebnu pažnju i provjeru vjerodostojnosti isprava. Takva provjera ne bi bila standardna, pregled "on their face", već bi se teretnice provjeravale tako da se istraži postoji li brod koji je izdao teretnicu i gdje se nalazi, postoji li teret u luci, koja je količina i kakvoća tereta. Nadalje, potrebno je da se certifikati količine i kakvoće i ostale isprave usporede s informacijama dobivenim izravno od onih koji su ih izdali.

Kao minimum, predlagalo se da servis provjerava barem certifikate o količini i kakvoći tereta i to jedino ako je kupac angažirao neku inspekcijsku firmu. Banka bi se morala direktno povezati s takvom firmom ili njenom podružnicom, pa provjeriti jesu li certifikati u njenu posjedu autentični i jesu li navedeni podaci točni. Tako bi se eliminirala većina mogućnosti za prijevaru, osim kad postoje dva kompleta dokumenta o kvaliteti robe, jedan podložen kontroli bankarskog super servisa, a drugi ne. Što se tiče korišćenja bankarskog super servisa, on bi bio rezerviran samo za velike partije tereta, gdje je i rizik velik.

Banke su se izjasnile protiv uspostave super servisa, jer bi to bilo preskupo s obzirom na nedostatak osoblja (a i želje da se time bave). To bi navodno zakrčilo trgovinsko i bankarsko poslovanje, a banke i tako primjenjuju dužnu pažnju zbog postojećih zakonskih obveza (i pravila UCP) u svom radu na pregledavanju isprava.

Osiguravajuća društva⁷ su se također protivila. Uspostavom super servisa, korisnik bi se dijelom oslobodio odgovornosti koju brižljiv trgovac mora imati kad zaključuje posao s nesigurnim partnerom. Banka bi preuzela na sebe rizik trgovca, pa bi premije osiguranja

takvog rizika bile visoke. Osiguratelji smatraju da su normalne trgovinske predostrožnosti kupca zadovoljavajuće i da koštaju manje.

ICC je pobijao tvrdnju zemalja u razvoju da bi takav bankarski super servis davao veću sigurnost kupcima, kroz pooštrene mjere inspekcije dokumenata u zemlji prodavatelja, daleko od njih i njihovih mogućnosti kontrole. Isticalo se da bi takav servis bio kontraproduktivan jer bi stvarao osjećaj sigurnosti, pa bi to pospjelo (umjesto smanjilo) mogućnost prijevare. ICC je nadalje smatrao da zahtjev za super servisom od strane kupca dokazuje da on nedovoljno zna o prodavatelju i da je zabrinut za ishod kupoprodaje, činjenica koja olakšava, umjesto da sprečava prijevare.

Drugi argument ICC-a protiv bankarskog super servisa je i praksa inspeksijskih kompanija. Nakon što robu pregledaju i izdaju certifikat, tu istu robu ne mogu (i neće) nadgledavati cijelo vrijeme od njene otpreme, pa bi nepošteni prodavatelj mogao naknadno supstituirati robu onom slabije kakvoće.

UNCTAD je tiskao rezultate opširne studije o mogućnosti uvođenja bankarskog super servisa i razaslao diljem svijeta upite što o tome misle stručnjaci i sudionici pomorske privrede i trgovine. Odgovori su bili negativni. Bankari se nisu ložili s takvom idejom. Shema se pokazala inkompantibilna i s carinskom praksom, pa se ta zamisao nije ostvarila.

Centralni registar teretnica

Central Registry for bills of lading

Već 1981. godine Dokumentarni odbor ITER-TANKO-a je najavio zamisao (kasnije razradenu od Chase Manhattan Bank) da se uspostavi centralni registar teretnica. nekoliko se godina ta zamisao testirala, a 1985. je provedena u život. UNCTAD je u svojim studijama također razmatrao takvu mogućnost.

Godine 1985. formirana je kompanija "SeaDocs", kao podružnica Chase Manhattan Bank, a u Londonu je uspostavljena "SeaDocs Registry System, Ltd.", s odgovarajućim elektronskim terminalima i trezorom za pohranu teretnica. Ova je kompanija u suradnji s UNCTAD-om sazvala veliku međunarodnu konferenciju o prijevarama u pomorstvu, koja održana u Londonu od 29.30/4.1985. i na kojoj su stručnjaci iz pomorskog i bankarskog svijeta razmatrali što se od takve inicijative može očekivati. Većina je odobravala takvu ideju, ali je bilo i skeptičnih.

Bit je centralnog registra da se teretnice nakon ukrcaja tereta i njenog izdanja odmah povuku iz optičaja i fizički pohrane u trezoru registra. Registar nastupa kao agent svih stranaka u poslu. Umjesto da se prihvati predaja teretnica, te mnogobrojne transakcije s tim dokumentom provode fizičkim putem kao do sada, registar ih obrađuje elektronski, dok teretnica uvijek stoji na sigurnom, u registru. Nakon izdavanja, teretnica odmah prelazi u pohranu registra. Kod dolaska broda u luku, registar šalje zapovjedniku broda identifikacijski broj zadnjeg kupca (vlasnika) tereta, na temelju kojeg brod predaje teret osobi koja odgovara identifikaciji.

Sustav je bio zamišljen isprva za tankersku plovidbu, jer kod te grane pomorstva ima više desetaka transakcija na svakom putovanju. Nafta se običava prodati još dok je pod zemljom. Rok plaćanja je takav da prvi kupac još nije isplatio naftu, brod je u međuvremenu stigao u luku. Može se promijeniti i desetak vlasnika, a teretnice još nema. Zbog svega toga mnoštvo garantnih pisama cirkulira među trgovcima. Lako je, dakle, uočiti prednost i sigurnost koju registar pruža svim klijentima. Eliminira se mogućnost prijevare tako što bi se teret isporučio krivoj osobi, a eliminiraju se i usputne prijevare tijekom transakcija, jer se sve evidentira na jednom mjestu. Naravno da takav sustav ne bi bio moguć bez moderne elektronike, kakvom banke danas raspolažu.

Registar ne može spriječiti sve mogućnosti prijevare. Na primjer prijevaru nepoštenog prodavatelja robe koji uz komplet teretnica predan registru sačini još jedan komplet i stavi ga u promet, pa obavi prodaju izvan kontrole registra.

UNCTAD-ovo tajništvo se nadalo da će bankarski super servis, kombiniran s centralnim registrom teretnica, eliminirati dobar dio dokumentarnih prijevara ili im makar umanjiti posljedice. "SeaDocs Registry" je radio od 1985. do 1986. godine. Nije dobio podršku banaka niti ostalih stranaka u pomorskom prijevozu, osim ograničenog broja tankerskih brodara. Nakon potrošenog kapitala od šest milijuna dolara, registar je prestao s radom, zbog, kako jedan autor kaže,⁸ "nepokolebljive apatije privrednika". Tako je još jednom došlo na vidjelo da dobre i inovativne zamisli podlegnu u bitci za svoju afirmaciju zbog inercije i uvriježene prakse.

Sigurna teretnica

A secure bill of lading

Teretnice su, kako znamo, veoma važne isprave u pomorskoj trgovini. S teretnicom kao vrijednostim papirom kupac robe u luci odredišta dokazuje svoje vlasništvo nad teretom, dok prodavatelj, predajući teretnicu banci u luci polaska, ishodi plaćanje prema uvjetima kreditnog pisma.

U pomorskoj praksi se ne posvećuje dovoljna pažnja rukovanju s tim dokumentom. Kao što piše u jednoj studiji o tom problemu:⁹ "teretnica je zapravo običan komad papira na koji je natiskan tekst", to se odnosi i na popratne isprave, koje se moraju uz teretnicu podnijeti banci. Veoma je dakle lako krivotvoriti, a može ih se naručiti u specijaliziranim tiskarama.

Da bi se spriječilo krivotvorenje cijele teretnice i da se na originalnoj teretnici spriječi prijevarna preinaka u tekstu, IMB je formulirao prijedlog "svoje" teretnice, koja bi mogla odolijevati malverzacijama.

IMB-ova teretnica predložena sudionicima u pomorskom prijevozu temelji se na zamisli da se čim više prepreka stavi na put eventualnim prijevarama. Sadržavala bi dvije stranice, na prvoj tiskane uvjete pod kojim brodar preuzima od krcatelja robu na prijevoz, dok bi na drugoj stranici bilo mjesto za podatke o teretu. Već u koncepciji izgleda teretnice, došlo je do prvih teškoća. Problem je bilo koje konvencije inkorporirati u tekst.

Hamburška pravila nisu došla u obzir jer još nisu bila ratificirana od dovoljnog broja država. Dakle, ostala su Haška i Haško-Visbijska pravila. Zatim je tu bilo i pravilo br. 7 Haško - Visbijskih pravila, koje ne oslobađa brodare ili krcatelje odgovornosti za događaje u svezi s teretom prije ukrcaja i poslije iskrcaja. To pravilo, dakle, dozvoljava brodaru upisivanje dodatnih odredbi u teretnice, što on često i čini.

Sljedeće je bilo pitanje odnosi li se sigurna teretnica samo na konvencionalnu ispravu ili bi se namjena proširila i na multimodalnu transportnu ispravu. Trebalo je riješiti i pravnu stranu problema predložene nadopune konvencionalne teretnice. To je riješeno jednom kraćom odredbom kojom bi se potvrđivalo da je takva teretnica sigurna, da je izdana od ICC-a i da se detalji o njoj nalaze u sjedištu IMB-a, u Londonu.

Zatim se postavilo pitanje formata teretnice, imajući u vidu dugogodišnji rad ICS-a, Međunarodne broderske komore u Londonu s Europskom ekonomskom komisijom, po pitanjima pojednostavljenja postupaka u međunarodnoj trgovini. Njihovi prijedlozi su se realizirali prihvaćanjem specifikacije papira, te nacrtom teksta i formata stranica.

Predložena IMB teretnica imala bi sljedeća obilježja:

- papir bi imao vodeni znak s motivom ICC-a;
- papir bi bio prekriven emulzijom, koja ne bi dozvolila da se kemijski brišu jednom otisnuta slova ili brojke;
- "intaglio" tiskanje druge stranice predložene teretnice, gdje se upisuju podaci o teretu: takvo tiskanje s ugravirane metalne ploče omogućuje izdizanje tiska na papiru, pa se tekst može identificirati dodirom;
- specijalni serijski broj mora biti utisnut na svaku teretnicu.

Tehnika utiskivanja takvog broja izvan je mogućnosti tiskare; povrh toga, uvela bi se evidencija serijskih brojeva na tereticama, koja bi bila dostupna klijentima u svim svjetskim podružnicama ICC-a.

IMB je predložio da to bude jedna konvencionalna teretnica, primjenljiva samo u onim slučajevima u kojima postoji sumnja da kupac ne poznaje prodavatelja i želi se zaštititi od eventualne prijave. ICC i njene podružnice prodavale bi i evidentirale teretnice samo u tri originala.

Konačno su ICS i IMB detaljno proučili aspekte tog problema i došli do zaključka da bi "sigurne teretnice i njihovo uvođenje u promet imali mnoštvo proceduralnih poteškoća, a za uzvrat ne bi proizvele odgovarajuću sigurnost".

Sigurnu teretnicu odbacila je i pomorska privreda, utjelovljena u samom ICC-u, čija je agencija IMB. Komisija morskog transporta ICC-a obrazložila je odbacivanje sigurne teretnice očekivanjem bespapirnog sustava operacija, nadolaskom EDI-a - elektronske razmjene podataka (Electronic Data Interchange). Tako je to nastojanje stavljeno *ad acta*.

Unaprijed prepoznatljiv potpis zapovjednika broda

Advance knowledge of the master's signature on the B/L

Na seminaru "Međunarodne unije za pomorsko osiguranje", održanom 13.09.1982. pod nazivom "IUMI Kargo razmatranja o kriminalu u međunarodnoj trgovini" ("IUMI Cargo Workshop on crime in International Trade"), referatom "Profil pomorskih prijevera" (engl. "A Profile on Maritime Fraud"), IMB je predložio da kupci po mogućnosti unaprijed priskrbe uzorak (faksimil) potpisa zapovjednika broda, koji će biti prepoznatljiv način potpisivanja teretnice.

U sklopu te zamisli su i prijedlozi da se ustanovi jedan međunarodni registar potpisa svih osoba u pomorskim kompanijama i agencijama koje su ovlaštene potpisivati teretnice, ukoliko se takva potreba ukaže. Takav bi se registar otposlao svim bankama koje se bave plaćanjima na temelju kreditnih pisama. Predlagači registra pozvali su se na modernu tehnologiju telefonskih faksimila, koja bi pojednostavila primjenu.

Argumenti koji su pobili obje inicijative i zbog kojih nije došlo do realizacije mogu se ovako sumirati:

- poteškoće kupca u pribavi faksimila potpisa;
- u slučaju da priskrbi faksimil potpisa od prodavatelja tereta, ništa potonjeg ne sprečava da naknadno krivotvori potpis na teretnici;
- priskrbiti faksimil potpisa od pomorskih kompanija nema svrhe jer se ne zna unaprijed kojim će se potpisom tvrtka služiti;
- ako bi kupac i nabavio faksimil potpisa zapovjednika broda, bilo bi teškoća u zamjeni broda za isti teret, što se često javlja. Ako bi se, dakle, brod zamijenio, zamijenio bi se i zapovjednik, pa njegov potpis ne bi odgovarao onom specificiranom u kreditnom pismu. Tu ne bi bilo nikakve fleksibilnosti, i cijela bi se procedura oko nabave faksimila morala ponovno obaviti. To bi rezultiralo gubitkom vremena, brod bi već stigao u luku, teretnice ne bi bilo, a prodavatelju bi bilo onemogućeno da utrži novac od banke prema uvjetima kreditnog pisma.

Što se međunarodnog registra potpisa tiče, prijedlog je odbačen stoga što se zapovjednici brodova često mijenjaju, a to vrijedi i za agente. Novoukrcani zapovjednik broda potpisivao bi teretnicu potpisom još nepoznatim bankama, pa bi poslovi time bili otežani i usporeni, Registar potpisa, dakle, ne bi nikad mogao biti ažuran.

Pečati kao zamjena potpisa zapovjednika broda na teretnici

Stamping as a substitute for the master's signature on the B/L

Zamisao o zamjeni zapovjednika pečatom na teretnici nije nova i dosta se upotrebljava u nekim zemljama u linijskom prijevozu. Prvi se puta u službenim međunarodnim forumima takva mogućnost spominje u jednoj studiji UNCTAD-a, a zatim i na Ad hoc međunarodnoj grupi stručnjaka za razmatranje načina borbe protiv svih

oblika prijevara u pomorstvu i piratstva. Oni su pozvali međunarodne organizacije da iznesu svoje prijedloge o takvoj mogućnosti.

Sponzori su bili svjesni činjenice da se prema Haškim pravilima i prema propisima Engleske, SAD i Kanade nigdje ne traži da teretnica, ako je izdana, bude i potpisana. Francuski propisi traže na teretnici ne samo potpis brodarka, već i krcatelja. Međutim, iako je prema francuskom građanskom pravu vlastoručni potpis obavezan u trgovinskoj praksi, pečatni potpisi na dokumentima imaju široku primjenu. Propisi ne bi bili protivni upotrebi pečata kao zamjene za potpis zapovjednika broda na teretnici, već bi moguća poteškoća bila kako takav pečat uskladiti s uvjetima teretnice, kao vrijednosnog papira.

Kao odgovor na pitanja došli su prijedlozi Sigurnosne i istražne službe iz Londona, (Security and Investigation Services), SIS, koja radi u okviru P&I Kluba (Thos. R. Miller & Son) U.K. Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda). SIS je izvjestio o svom istraživanju problema. Ukazuje na činjenicu da teretnice često sadržavaju na mjestu rezerviranom za potpis zapovjednika broda osim potpisa i pečat s punim imenom i prezimenom zapovjednika, imenom kompanije i mjestom za datum.

Kao prednosti takvog duplog osiguranja (potpis povrh pečata), navode se sljedeći razlozi:

- odmah se može uočiti i identificirati;
- ima dvojaku autentičnost (potpis i pečat), a kopije (faksimili) se mogu pohraniti za verifikaciju kad god je potrebno;
- čitljivo je;
- ako bi u pečatu bile ugrađene boje, originalne boje pojavile bi se samo u originalima, dok bi na fotokopijama razlika bila lako uočljiva.

Kao nedostaci istaknuti su:

- pečat može biti ukraden ili krivotvoren;
- prisustvo takvog pečata ima tendenciju slabljenja budnosti prema prijevarama, kod osobe koja provjerava dokumente.

Glede pečata kao isključive zamjene potpisa zapovjednika broda, SIS je bio mišljenja da:

- upotreba tiskanih potpisa, uz složen način tiskanja i kodiranje boje¹⁰ tehnički je naravno moguće, iako se može očekivati da bi ih bilo teško svuda primijeniti;
- pečat bi u linijskom pomorskom prijevozu mogao zamijeniti potpis zapovjednika broda, dok bi teretnice za rasute terete trebale ostati potpisane kao do tada;
- ako bi sustav pečatanja bio uopće prihvaćen, predlaže se pečatanje teretnice nakon što je popunjena; ona bi se mogla otisnuti i vodenim znakom ili drugim pojačanim mjerama protiv krivotvorenja, koje se općenito primjenjuju u bankarskom poslovanju s vrijednosnim papirima.

UNCTAD je o prijedlogu upotrebe pečata umjesto potpisa zapovjednika broda imao pozitivno mišljenje.

Smatrao je da bi se tako izbjegle prijave kupca, jer bi takva teretnica bila autentično ovjerena i potpisana. Ali bilo je i dosta nedoumica. Evo nekih:

- teško bi se na taj način izbjegnule eventualne prijave prodavatelja, jer bi u takvu aranžmanu kupac, njegov agent ili njegova banka (kod kreditnog pisma), morali unaprijed raspolagati kopijom pečata kako bi ga mogli usporediti s originalnom. Kako se ne može očekivati da sve pomorske kompanije pošalju diljem svijeta kopije svojih pečata za opću upotrebu, kupci i njihove banke morali bi unaprijed znati koji će pomorski brodar prevesti robu, da bi na vrijeme mogli ishoditi kopiju pečata. U protivnom, morali bi to tražiti od kupca (kao uvjet kupoprodaje), bez garancije za autentičnost.
- ukoliko bi takav sustav bio univerzalno prihvaćen, prodavatelj bi mogao koristiti neku brodarsku kompaniju koja nije pridružena sustavu;
- sama naprava za mnogobrojno pečatanje morala bi biti pouzdano čuvana, a u slučaju krađe cijeli bi sustav postao beskoristan;
- kada bi brod bio ugovoren na vrijeme, a naručitelj ovlašten potpisivati teretnice, pečat bi morao biti njemu predan. Takva perspektiva bila bi poziv na prijave, umjesto sredstvo odvraćanja za nepoštene neručitelje. S druge strane, ukoliko bi pečat ostao kod brodarka, stvorila bi se birokratska zakrčenost postupka.

ICS je na pitanje UNCTAD-a odgovorio da bi "...sustav pečatanja umjesto potpisa zapovjednika broda na teretnici mogao imati ograničenu primjenu s obzirom da je mnoge pečate teško krivotvoriti".

BIMCO - Baltički i međunarodni pomorski savjet (The Baltic and International Maritime Council) je na pitanje Ad hoc grupe UNCTAD-a odgovorio da je decidirano protiv toga da originalne teretnice imaju pečat umjesto potpisa zapovjednika broda. Također se protivi mogućnosti da pravo potpisa ikad pređe od zapovjednika broda na naručitelja. U slučaju kada nije praktično da teretnicu potpisuje zapovjednik broda, samo bi brodarkov agent mogao takvu teretnicu potpisati u njegovo ime, uvijek uspoređujući podatke s časničkom potvrdom o ukrcanom teretu. BIMCO smatra da bi pečatanje teretnice bio poziv na daljnje eventualne prijave.

Sve u svemu ta je inicijativa naišla na nepovoljan odgovor međunarodne pomorske privrede:

Revizija uvriježene prakse, kojom se naručiteljima dopušta u ime zapovjednika potpisati teretnice

The practice of allowing Charterers to sign B/Ls instead of the Master should be revised

I ovo je pitanje bilo na listi upita UNCTAD-ove ad hoc grupe stručnjaka. Evo nekih odgovora.

Prilog ICC-a sadržan je u njihovoj publikaciji "Vodič za sprečavanje prijevara u pomorstvu" iz 1982. godine (Guide to the Prevention of Maritime Fraud). U njoj se navodi: "...brodari se trebaju čvrsto oduprijeti zahtjevu nepoznatog naručitelja da se u ugovor o prijevozu umetne klauzula kojom se naručiteljima ili njihovim agentima

daje pravo potpisivati teretnice u ime zapovjednika broda".

Nastojanja oko revizije su pokušaj zaštite broдача od nepoštenog naručitelja, ali da bi zaštita bila efektivna, morala bi biti univerzalna. Tržište, međutim, diktira ne samo cijene već i način trgovanja, pa će u loša vremena brođari pristati na sve moguće kompromise, samo da im brodovi plove. U takvom okruženju najbolje prosperiraju oni koji u stvari žele počinuti prijeveru.

Ograničenje broja originala teretnice na tri primjerka

Limiting the number of B/Ls to three

Doprinos Međunarodnog pomorskog odbora (International Maritime Committee - IMC) odnosi se uglavnom na teretnice i teretne isprave. Na IMC-ovom seminaru 1983. godine raspravljalo se o tome kako spriječiti prijave u svezi s tereticama. Na drugom njihovom skupu 1985 u Veneciji su inter alia prihvaćene ove preporuke:

- praksu izdavanja teretnice u kompletima o dva ili više originala valja obustaviti;
- potrebno je izmijeniti praksu da brod nosi sobom originalnu negocijabilnu tereticu, jer to krije ozbiljan rizik;
- potrebno je mijenjati praksu izdavanja teretnice, ukoliko negocijabilna isprava uopće nije potrebna.

IMC je ukazivao na prijevozima preko sjevernog Atlantika 85% tereta ide uz ne-negocijabilne isprave, pa izdavanje teretnice gdje to nije strogo potrebno samo poziva na prijave. Također su napomenuli da kontejnerizacija i sastavljanje robe u skupine izvrgavaju opasnosti sustav prijevoza uz tereticu, stoga što se suvremeni promet tako brzo odvija da je kontrola tereta skoro nemoguća. Opasnost originalne teretnice prenošene brodom i odgovornost broдача veoma su velike, jer teretnica može u luci dolaska biti predana krivoj osobi. Što se tiče izdavanja više originala teretnice, IMC to naziva zlouptrebom (malpractice).

Da bi se brođari zaštitili od velike odgovornosti koju izdana teretnica implicira, te da bi se spriječilo izlaganje nepotrebnim rizicima prijevera, IMC preporuča da gdje god teretnica nije potrebna u funkciji negocijabilnog dokumenta, za njeno izdavanje treba tražiti visoku cijenu, kako bi se obeshrabrili krcatelji.

I ovdje valja uspoređivati mudre savjete s jedne strane i realnost prakse s druge. Tržište i tu diktira ne samo cijene, nego i praksu.

Zamjena teretnice teretnim listom

(Issuing a Sea Waybill instead of a B/L)

Teretni list (Sea Waybill) je prijevozna isprava, kojom brođar potvrđuje da je primio u nju upisanu robu na prijevoz, uz uvjete koje ona sadržava. Na njoj se potpisuju brođar i krcatelj. Teretni list je nautrživa isprava i ne može se prenositi. Primatelj ili njegov agent u luci dolaska preuzimaju robu bez predočenja teretnog lista, dovoljno je da se legitimiraju. Prednosti takvog dokumenta u odnosu na tereticu bitne su za brođara i za ostale sudionike u pomorskom prijevozu. Može se očeki-

vati da će primjena teretnih listova onemogućiti prijave koje bi mogao počinuti primatelj robe, kada podiže robu na temelju garantnog pisma, pa zatim prodaje tereticu trećoj osobi. Pošto se teretni list ne mora predočiti prilikom prijema tereta, komercijalni troškovi poslovanja u svezi s zakašnjenjem teretnice u luci iskrcanja time se izbjegavaju. Financijska odgovornost koja proizlazi iz garantnih pisama i drugih jamstava za dobitanje tereta, te cijeli niz dokumentarno administrativnih radnji i troškova, mogli bi se primjenom teretnog lista eliminirati.

Teretnim listom bi se djelomično eliminirale dokumentarne prijave u svezi s tereticom i to samo one koje proizlaze iz njenog svojstva kao vrijednosnog papira. Prijevera kod koje počinitelj uspije ishoditi plaćanje unaprijed za još neisporučenu robu na temelju krivotvorenog dokumenta, teretnice ili teretnog lista, jedna je od mogućnosti. Prijeverni krcatelj može krivotvoriti teretni list istom lakoćom kao i tereticu. Shodno tome, upotrebom teretnog lista jedino je potencijalni prijeverni primatelj robe lišen mogućnosti prijevera. To je i domet eliminacije prijevera, što se tiče uvođenja teretnog lista umjesto teretnice.

Uvođenjem teretnog lista u pomorsku trgovinu bavilo se nekoliko međunarodnih organizacija, od onih čija je zadaća bila pronaći načine pojednostavljenja međunarodne trgovinske procedure, do onih zaokupljenih borbom protiv prijevera. Nas posebice zanimaju ove potonje.

Teretni list su iz perspektive trgovinske dokumentacije studirali UNCTAD-FALPRO - Specijalni program za pojednostavljivanje trgovine, (Special Programme on Trade Facilitation) i radna grupa Europske komisije za pojednostavljivanje međunarodnih trgovinskih procedura (ECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures - SITPRO). Njihov se rad usmjerio na olakšavanje trgovine, racionalizaciju dokumentarnih postupaka i pojednostavljenje isprava. Preporukom br. 12 iz 1979. godine teretni list dobio je svoje službeno ime - "Sea Waybill", koji je nakon toga univerzalno prihvaćen. Preporuka je glasila:

"Sve zainteresirane stranke, kao izvoznici, uvoznici, brođari, banke, osiguratelji i sve relevantne nacionalne i međunarodne organizacije morale bi nastojati smanjiti upotrebu utrživih transportnih isprava i poticati upotrebu alternativnog i jednostavnijeg teretnog lista".¹¹

Nastavljajući rad na uvođenju teretnog lista, na sljedećim je sastancima donesena Preporuka br. 18, koja glasi:

"Trgovci bi trebali zahtijevati teretne listove gdje god je to moguće i dostupno. Brođari bi morali uvijek ponuditi neki neutrživi transportni dokument".

S Radnom grupom Europske zajednice surađivale su neke nacionalne organizacije od kojih spominjemo englesku SITPRO - Odbor za pojednostavljenje međunarodnih trgovinskih postupaka (Simplification of International Trade Procedures Board) i Švedski savjet za trgovinske postupke (Swedish Trade Procedures Council).

U okviru UNCTAD-a, na sastancima Ad hoc međunarodne grupe za razmatranje načina borbe protiv svih aspekata prijave u pomorstvu u Genevi, raspravljalo se o teretnom listu kao zamjeni za teretnicu. Rezolucijom 1(I) iz 1984. traži se inter alia: "mogućnost reduciranja broja teretnica ili njihova zamjena drugim dokumentom". Rezolucijom 2(II) iz 1985. traži se inter alia: "...kompletirati u suradnji s drugim zainteresiranim međuvladinim i nevladinim tijelima studiju sadržanu u dokumentu TD/B/C.4/AC.4/9 o mjerama i načinima poticanja komercijalnih stranaka da spriječe dokumentarne prijave u svezi s teretnicama, uključujući mogućnost njihove zamjene teretnim listovima gdje je to moguće..."

IMC je također imao važnu ulogu u promoviranju teretnog lista. Na njegovu kolokviju 1983. u Veneciji donijete su ove preporuke:

- praksu izdavanja teretnice, kada utrživi dokument nije potreban, treba suzbiti;
- treba poticati pripremanje pravila za teretne listove i njihovo prihvaćanje.

Na istom kolokviju formiranja je radna grupa za teretne listove, koja je izvjestila o svom radu na međunarodnoj konferenciji CMI-a u Lisabonu 1985. godine. Na konferenciji se mnogo govorilo o teretnom listu i ostale su brojne nedoumice, pa je formiran međunarodni pododbor da tu tematiku prouči prema ovim pitanjima:

- odredbe teretnih listova koji su trenutno u upotrebi;
- svrha teretnog lista, njegova karakteristika, posebno izdavanje, itd.;
- potrebe trgovinske javnosti u svezi s upotrebom teretnih listova, bezpapirnih i drugih sustava;
- odredbe nacionalnih propisa koje se odnose na teretne listove i slične neutržive dokumente;
- okolnosti pod kojima bi se teretni listovi mogli ili morali upotrebljavati u cilju izbjegavanja prijave;
- kako će na odgovornost za gubitak, štetu ili zakašnjenje utjecati nedostajanje teretnice ili kojeg drugog transportnog dokumenta (ukoliko se uvede teretni list);
- prava i obveze iz ugovora o prijevozu, kao što su evidentirani u teretnom listu ili sličnom dokumentu: prava i obveze pošiljatelja, prava i obveze primatelja i minimalni uvjeti za identifikaciju stranke koja ima pravo na isporuku;
- načini kojim se može postići zajedništvo zakonodavnih pristupa, uzimajući u obzir poželjnost sustava kompatibilnog s postojećim konvencijama o prijevozu roba;
- odredbe i/ili pravila potrebni za olakšanje upotrebe teretnih listova ili sličnih dokumenata u svezi s financijskim transakcijama.

Kao što se vidi, IMC se veoma aktivno uključio u cijelu akciju, jer se osim teretnim listovima bavi i bespapirnim sustavima (elektronskim sustavima), s kojima rade i druge organizacije i privatne kompanije.

ICS je surađivao u radnoj grupi IMC- a, koja proučava zakonske aspekte zamjene teretnice teretnim listom. Engleska članica ICS-a Generalni savjet britanskog bro-

darstva - GCBS (General Council of British Shipping) izdao je brošuru o teretnim listovima.

INTERTANKO je jedan od najvećih pobornika uvođenja teretnih listova.

Najpoznatije forme teretnih listova su:

- GCBS Common Short Form Sea Waybill (zajednički rad STIPRO-a i GCBS-a), i
- BIMCO Blanc Vack Form on Non-negotiable Liner Waybill.

Posljednjih se godina uveliko radi na kompjuterskim sustavima u poslovanju s teretnim listovima i drugim ispravama. Teretni listovi kao da su stvoreni za kompjuterizaciju, jer u prometu isprave ne moraju biti u posjedu banke (kao kod konvencionalne teretnice), pa se mogu elektronski slati na odredište. Spomenimo da su se i banke tome prilagodile. Tako su već UCP pravila iz 1985. prelagodena teretnim listovima i pri naplati iz ugovora o kupoprodaji, što je bio doprinos ICC-a.

Što se tiče doprinosa ICC-a i njenog odjela IMB-a u Londonu, oni su bili dvojaki i pomalo kontroverzni. IMB se oduvijek zalagao da teretni listovi kad god je moguće zamjene teretnice. ICC (centrala) u Parizu bila je suzdržanija i dugo je ostala hladna na bilo kakve promjene u uvriježenim pravilima UCP, koja je ona promovirala i po kojima se odvija cijela svjetska međunarodna trgovina. Međutim, i ta je organizacija promijenila stav pa je već novom redakcijom UCP pravila iz 1985. (člankom br. 25) transportni dokument opisan kao onaj koji pokriva na sve načine, cestom, zrakom, željeznicom, morem ili njihovom kombinacijom. Dokument može biti utrživ i neutrživ i mora evidentirati primitak robe od vozača i ugovor o prijevozu s vozačem. dakle, u pravilima se uključuje i neutrživi prijevozni dokument, što prije nije bio slučaj.

Na kraju valja ukazati na neke nedoumice u svezi s upotrebom teretnog lista u pomorskom prometu.

Prva se odnosi na Haško - Visbijska pravila koja se primjenjuju na ugovore o prijevozu s teretnicom ili sličnim utrživim dokumentom, što teretni list nije. Taj je problem riješen stupanjem na snagu Hamburških pravila 1.11.1992. godine.

Druga nedoumica u vezi s teretnim listom je kontrola tereta. Brige primatelja tereta usmjerene su na to da, nakon što je platio teret i nakon što je teret ukrcan na brod, prijeverni krcatelj ne pošalje njegov teret u neko drugo odredište.

S druge strane, krcatelj također želi biti siguran da se njegova roba, ako još nije plaćena, ne preda potencijalnom insolventnom primatelju tereta.

Što se tiče kontrole nad teretom pri upotrebi teretnog lista, daleko je važnije što banke misle o tome. One su se dugo opirale upotrebi teretnog lista, jer im je teretnica služila za pokriće isplaćene robe. Čak i nakon revizije ICC-ovog UCP-a 1985, kojom je omogućena upotreba teretnih listova, mnoge se banke dvoume pri njihovom upotrebi i zahtijevaju kontrolu nad robom i veću sigurnost. Kao kompromis nudi se takvim nesklonim bankama da budu u ulozi krcatelja i primatelja na teretnom listu,

što bi im pružalo kontrolu tijekom cijelog putovanja. takav aranžman je neprihvatljiv bankama, jer bi ih to činilo odgovornim za organizaciju iskrcaja, a moglo bi dovesti i do sporova oko predaje tereta.

Postoje i neka nacionalna ograničenja za upotrebu teretnog lista. Neki nacionalni propisi izričito zahtijevaju upotrebu teretnica, u nekim državama to traže carinski propisi, u nekim devizne kontrole, a u nekim zakoni građanskog prava ne prihvaćaju teretni list.

Zabrana brodaru da prihvaća garantna pisma u zamjenu za izostavu opaski na teretnici

The practice of issuing a clean B/L for the cargo in lieu of a letter of indemnity should not be allowed

Protiv izdavanja garantnog pisma u zamjenu za čistu teretnicu, zalažu se sve međunarodne organizacije koje se bave pomorskim prijevozom, jer se takav akt smatra nezakonitim. Brodar time potvrđuje da je primio robu na prijevoz u stanju i količini kako je navedeno u teretnici (iako to nije istina), a za uzvrat dobija obećanje od krcatelja da će mu nadoknaditi eventualne tražbine primatelja robe.

Što se prijevara u pomorstvu tiče, garantno pismo izdano u zamjenu za protupravnu radnju upravo poziva na nekorektno ponašanje. Veoma je čest slučaj da se garantna pisma uopće ne poštuju i da brodar snosi punu odgovornost za nedosljednu predaju tereta primatelju. Garantno pismo je samo po sebi isključivo časna obveza izdavatelja. Reklo bi se časna obveza za nečastan posao. Ono je neutržno.

Ako su protiv garantnih pisama svi, od eminentnih međunarodnih organizacija kao što je IMO,¹² pa do klubova, IMO-a, BIMCO-a i drugih, zašto onda takva praksa još uvijek postoji i zašto je potrebna "čista" teretnica?

Srž problema leži u UCP pravilima, u kojima se navodi.¹³ "Bilo koja transportna isprava izdana od prodavatelja, a namijenjena kupcu, mora biti čista". Čistoća se nadalje definira kao: "nepostojanje nikakve dodatne klauzule ili bilješke koja izričito označava defektno stanje robe i/ili ambalaže". Nadalje: "banka će odbiti primitak transportne isprave na kojima su takve klauzule ili bilješke, osim ako kredit izričito ne stipulira da takve klauzule ili bilješke mogu biti prihvaćene".

S obzirom na UCP pravila, krcatelju postaje veoma važno da banci donese čistu teretnicu. Ako je roba npr. malo oštećena i već dijelom ukrcana na brod, možemo zamisliti pod kakvim su pritiskom stranke, čak i ukoliko su obje u dobroj vjeri. Naime, ako u teretnici ima opaski, krcatelj ostaje bez kredita ili brod mora iskrcati teret ako nepristane na primitak garantnog pisma. Ako brodar prihvati garantno pismo (često stoga što ga nepovoljno tržište na to prisiljava), onda to u pojednostavljenoj pravnoj praksi izgleda ovako: "...prodavatelj pokušava prevariti kupca, brodar mu u tome pomaže, a banka koja jamči ili izdaje garanciju podržava prijevaru".

Trgovci, prodavatelji i kupci imaju mogućnost da u uvjete dokumentarnog kreditnog aranžmana unesu

klauzule koje pokrivaju eventualne specifične opaske u teretnicama. Brodari takve opcije nemaju i načelno ne bi smjeli nikada prihvatiti kreditna pisma. ICS je izdala knjižicu pod naslovom: "Čisti transportni dokumenti", u kojoj se poput ICC-a veoma žestoko osuđuje tu, nažalost, čestu pojavu.

Konvencija UN o prijevozu tereta morem (Hamburška pravila), u članku 17 utvrđuju da prijevoznik, izostavljajući opasku u zamjenu za garantno pismo, namjerava prevariti treću stranku, uključujući primatelja koji se oslanja na opis robe u teretnici. Stoga ne samo da je garantno pismo nevažeće, već prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti po Konvenciji. S obzirom na rizike kojima se prijevoznik izlaže uzimajući garantno pismo i preuzimajući ulogu nekoga tko namjerava prevariti kupca robe, trebalo bi očekivati da će Hamburška pravila suzbiti upotrebe garantnih pisama. Praksa i tržište, međutim, sami određuju svoja pravila poslovanja.

Neostvarljivi prijedlozi raznih organizacija u svezi s dokumentarnim prijeverama

Several unfeasible proposals regarding documentary fraud

U raznim tijelima u kojima se osamdesetih godina raspravljalo o prijeverama dokumentarne naravi, a to su bile konferencije brokerskih udruga, osiguratelja i drugih, bilo je dobronamjernih prijedloga, koji su odmah došli u sukob s praksom. Smatralo se da takvi prijedlozi ne bi bili djelotvorni i da ne bi naročito unaprijedili borbu protiv prijevera u pomorstvu. Neke mjere zaštite ocijenjene su kao teško provodljive u praksi. Spominjemo neke, u svrhu ilustracije problema i implikacija koje popravne mjere izazivaju:

- Da bi se zaštitio kupac, moglo bi se zahtijevati da jedan od uvjeta kreditnog pisma bude predočenje sva tri originala teretnice. Time bi se spriječilo da prijeverni posjednik teretnice pokuša prodati drugi original ili više njih nekome drugom, dok istovremeno potražuje teret od brodarka. Argument protiv tog prijedloga bio je da takva mjera ni najmanje ne sprečava prijevernog vlasnika teretnice da stavi u promet duplikate ili krivotvorine originala.
- Da bi se zaštitio kupac robe, moglo bi se zahtijevati da jedan od uvjeta kreditnog pisma bude predočenje dodatnih isprava, koje ne proizlaze iz redovitog poslovanja i običaja prodavatelja. Argument protiv tog prijedloga bio je da za poštenog trgovca takav zahtjev nije potreban, da predstavlja suvišno opterećenje, dok za prijevernog trgovca ne bi bila osobita poteškoća krivotvoriti dodatne isprave.
- Umjesto neopozivog kreditnog pisma moglo bi se uvesti opozivo, uz nalog da se teret otprema u etapama, tako da se kredit poništava ukoliko prvo otpremljeni teret ne zadovolji uvjet kupca. Ovaj prijedlog bio je u sukobu s praksom, s brojnim slučajevima gdje su prijeverni prodavatelji na taj način svojim prvim pošiljkama zadobili povjerenje kupaca, da bi na kraju izvršili prijevaru s posljednjom i najvećom pošiljkom. Iako se ovdje radi o pozitivnoj mjeri zaštite, ona bi

mogla samo umanjiti štete, ali ne i otkloniti mogućnost prijevare.

IMB je predlagao da kupci zatraže od banke prodavatelja da osigura određeni novčani prilog (Performance Bond) od prodavatelja, kako bi djelovao pouzdano i stekao povjerenje nepoznatog trgovinskog partnera pri kupoprodaji. Iako bi takav sustav bio vrlo dobro upozorenje sumnjičavu kupcu, praksa pokazuje da je "performance Bond" vrlo teško ishoditi.

4. Zaključak Conclusion

Na kraju treba zaključiti da je u modalitetima pomorske trgovine bilo tek minimalnih pomaka, a to je ono okruženje u kome se događaju dokumentarne prijevare i ambijent u kojem cvatu. Osim pojave uvođenja teretnih listova u poslovanje, koji su preko volje prihvaćeno čak i tamo gdje su moguć i praktični, te sporog nedolaska EDI-a¹⁴, ništa se temeljno nije izmijenilo.

Dokumentarne prijevare u pomorstvu su tako obimna tema da bi o njoj mogle napisati tisuće stranica. Kolikogod je grada velika, u nas je malo o tome pisano. S ovako sažetim tekstom, autor se nada da će se čitatelj upoznati makar i s osnovnim pojmom problema, a time i posredno pridonijeti sigurnosti pomorskog poslovanja.

Literatura

Literature

1. ICC-IMB, "Forged Documents and the Shipping Industry", Part I. & II., London 1982
2. Kapoor P., Gray R., "Maritime Fraud: an Overview", Plymouth Polytechnic, September 1985
3. UNCTAD/ST/SHIP/8, "Maritime fraud - prevention of maritime fraud associated with bills of lading of sea waybills", Geneva, 16.10.1986
4. UNCTAD TD/B/C.4/AC.4/2 "Review and analysis of possible measures to minimize the occurrence of maritime fraud and piracy", Geneva, 13.9.1983
5. Vrus D., Disertacija 1994

Bilješke

References

- 1 ICC Publ. No. 305 (1981)
- 2 ICC Publ. No. 500 (1993)
- 3 "A profile on maritime fraud", IMB presentation to the IUMI Cargo Workshop on "Crime in international trade", 13.9.1982, str.2
- 4 Kapoor P., "Maritime Fraud, an Overview", Plymouth, Sept. 1982, str. 30
- 5 UNCTAD Publ. TD/C.4/AC.4/2 & Kapoor P., op.cit.
- 6 To je bila redovna praksa linijskog prometa u nas.
- 7 Wheble B.S., "Documentary fraud - a banker's view", IUMI Cargo Workshop, 13.9.1982
- 8 Conway B., "Maritime fraud", London 1990, str. 163
- 9 ICC-IMB, "Forged documents and the shipping industry" Part I. & II., London 1982
- 10 ICC Publ. No. 377
- 11 UNCTAD Publ. TD/B/FAL/INFO.61
- 12 IMC Colloquium, venezia 2.6.1983
- 13 ICC Publ. No. 400, UNCP pravila br. 34
- 14 Electronic Data Interchange - EDI

Popis skraćenica

List of abbreviations

1. BIMCO - The Baltic and International Maritime Council
2. EDI - Electronic Data Interchange
3. FALPRO - Special Programme of Trade Facilitation
4. ICC - International Chamber of Commerce
5. ICS - International Chamber of Shipping
6. IMB - International Maritime Bureau
7. IMC - International Maritime Committee
8. IUMI - International Union of Marine Insurance
9. SITPRO - Simplification of Industrial Trade Procedures
10. UNCTAD - UN Conference on Trade and Development

Rukopis primljen: 21.3.1996.



MEDITERANSKA PLOVIDBA d.d.

KORČULA - HRVATSKA

DIREKCIJA - KORČULA

Telegram: Mediteranska Korčula

Telex: 27528 MEDKOR

Telefoni: 020 / 711-156

711-155

Telefax: 020 / 711-157

RASPOLAŽE SPECIJALNIM BRODOVIMA HLADNJAČAMA ZA
PRIJEVOZ LAKO POKVARLJIVIH TERETA PO SVIM MORIMA SVIJETA.
PREVOZI ROBU U SLOBODNOJ PLOVIDBI PO SVIM MORIMA SVIJETA
SUVREMENIM TRAJEKTOM ODRŽAVA VEZU KORČULA - KOPNO.