

Teretnica kao priznanica broдача o preuzimanju tereta

UDK 336.763:656.6

1. PRAVNA I EKONOMSKA FUNKCIJA TERETNICE OPĆENITO

S pravnog stajališta teretnica je: a) Formalna priznanica broдача da je roba u količini i stanju, kako je to naznačeno u teretnici, ukrcana na brod radi prijevoza ili preuzeta od strane broдача radi prijevoza: b) Dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prijevozu: c) Vrijednosni papir.

Takvo pravno svojstvo teretnice omogućuje njenu vrlo značajnu pravnu i ekonomsku funkciju u odvijanju međunarodne trgovine. Osim u funkciji pravnog instrumenta za reguliranje prijevoznog ugovornog odnosa, teretnica se javlja i kao pravni instrument prijenosa prava raspolaganja s robom. Iz svojstva teretnice kao vrijednosnog papira proizlazi da je ostvarivanje prava iz isprave uvjetovano držanjem same isprave. Time se uspostavlja pravni odnos između njezina imaoča i broдача, a imalac stječe pravo izravnog zahtjeva prema broдару. U odnosima koji proizlaze iz teretnice, u ugovornom odnosu su broдар i zakoniti imalac teretnice. Prijenosom teretnice prenosi se i pravo na robu, pa njezin prijenos ima isti učinak kao i prijenos posjeda na robu. To znači da prodavalac prijenosom teretnice na kupca prenosi ujedno i pravo raspolaganja s robom i time izvršava svoju osnovnu ugovornu obvezu. Zahvaljujući tome, teretnica se u prometu javlja kao negocijabilni instrument, što omogućuje imaoču prava da za vrijeme prijevoza može raspolagati robom. U tome se ogleda temeljna ekonomska funkcija teretnice. Prema tome, tu funkciju osigurava kombinacija dvaju svojstava teretnice: svojstvo vrijednosnog papira i svojstvo negocijabilne isprave. Negocijabilnost, međutim, nije uvjet da teretnica ima svojstvo vrijednosnog papira. Ona ostaje vrijednosni papir i kada nije negocijabilna.

Osim toga, upotreba teretnice naročito pridonosi pravnoj sigurnosti stranaka u odnosima iz financiranja međunarodne trgovine, posebice putem dokumentarnog akreditiva. Pravnu sigurnost stranaka iz odnosa kupoprodaje općenito se može promatrati s komercijalnog i financijskog stajališta, a odnosi se na izvršenje dviju osnovnih činidaba kupoprodajnog odnosa: isporuku robe saobrazne ugovoru i isplatu kupoprodajne cijene. U tom pogledu posebnu ulogu i značenje ima prijevozna isprava. Visok stupanj pravne sigurnosti stranaka iz međunarodne kupoprodaje pruža upotreba prenosive »on board« teretnice. Zbog toga je teretnica osnovna prijevozna isprava uz koju je vezano financiranje međunarodne trgovine putem dokumentarnog akreditiva. Njena upotreba u dokumentarnoj naplati pruža strankama maksimalnu komercijalnu sigurnost. Kupac je siguran da će od trenutka plaćanja isključivo on imati pravo raspolagati robom, dok prodavalac prezentacijom teretnice banci na nesumnjiv način do-

kazuje da je izvršio svoju osnovnu ugovornu obvezu, tj. da je isporučio robu i time stječe pravo na naplatu kupoprodajne cijene. To predstavlja samu bit konstrukcije akreditiva kao instrumenta međunarodnih plaćanja. Isplata kupoprodajne cijene nije vezana za primitak isporuke robe, već njezina simbola — teretnice, u kojoj je sadržano i pravo njezina neograničenog raspolaganja. To je razlog što se u dokumentarnoj naplati posluje isključivo s teretnicom koja nosi oznaku »ukrcano« — »on board« (Shipped Bill of Lading).

2. MARGINALNE KLAUZULE U TERETNICI, POJAM »ČISTE« TERETNICE

S obzirom na takvu funkciju teretnice u privrednom poslovanju, od prvorazredne je važnosti sadržaj teretnice, koji se odnosi na identitet, količinu i stanje robe prilikom preuzimanja na prijevoz.

Sadržaj teretnice određen je pomorskopравnim propisima. Prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, broдар je dužan, pošto je preuzeo robu, izdati krcatelju na njegov zahtjev teretnicu koja će među ostalim sadržavati: a) vrstu tereta i oznake koje se na njemu nalaze, b) količinu tereta prema broju komada, težini, obujmu ili drugoj jedinici mjere, prema vrsti tereta, c) stanje tereta ili omota prema vanjskom izgledu (čl. 506; usp. čl. 3, t. 3 Konvencije o teretnici — 1924). Podaci o elementima tereta u teretnici imaju konstitutivni karakter.

Teretnicu sastavlja broдар na temelju pismenih podataka krcatelja o vrsti i količini tereta. Prema Konvenciji o teretnici, ako broдар ima ozbiljnog razloga da sumnja u ispravnost podataka koje je dao krcatelj ili ako nema razumne mogućnosti (prikladnog načina) da izvrši provjeru ispravnosti podataka (»reasonable means of checking«) nije dužan u teretnici navesti oznake, broj, količinu ili težinu tereta, ili se posebnim opaskama u teretnici može ograditi od navoda krcatelja u pogledu identiteta tereta i obilježja njezine množine (čl. 3, t. 3 Konvencije o teretnici). Naš Zakon dopušta broдару jedino da u teretnicu unese obrazložene primjedbe i to ako su ispunjena oba navedena uvjeta (čl. 510).

Osim toga, teretnica mora sadržavati i podatke o stanju tereta ili omota prema vanjskom izgledu (»The apparent order and condition of the goods«, čl. 3, t. 3, c Konvencije o teretnici; čl. 506, st. 1, t. 8 ZPUP). To obilježje tereta broдар unosi u teretnicu prema vlastitom opažanju, pa je razumljivo da se ne predviđa mogućnost da se broдар ogradi i za to obilježje tereta. Dužnost broдача odnosi se isključivo na utvrđivanje stanja i ostalih osobitosti robe prema vanjskom izgledu. Broдар obavlja pregled organoleptički. Teretnice redovito sadrže napomenu da je teret primljen »in apparent good order and condition«. Ta se

napomena odnosi isključivo na vanjski izgled tereta i njegova omota, a ne na njegovu unutrašnje stanje, pa se tom napomenom ne potvrđuje da je teret stvarno bio u ispravnom stanju.

Opaske brođara u teretnici kojima se ograđuje od navoda krcatelja o elementima tereta nazivaju se identitetne ili marginalne klauzule. Te se klauzule nose u teretnicu prilikom njena ispostavljanja. Da bi bile pravno valjane moraju biti obrazložene (arg. čl. 510 ZPUP). Zbog toga unaprijed štampane klauzule na formularu teretnice, prema kojima se brođar oslobađa odgovornosti za količinu, težinu ili broj koleta navedenih u teretnici, nisu pravno valjane. U novije vrijeme pomorskoppravna praksa priznaje valjanost i neobrazloženim opaskama, ako su ispunjene opće pretpostavke za unošenje takvih opaski (čl. 3, t. 3 Konvencije; čl. 510 ZPUP). Takve su npr. klauzule: »Weight, quantity, number of packages unknown«, »contents unknown« i sl. Unošenje takvih opaski u teretnicu nema učinak oslobađanja odgovornosti brođara, već se zapovjednik samo ograđuje od navoda krcatelja koje nije mogao provjeriti. U takvom slučaju teretnica predstavlja dokaz o ukrcaju robe na brod, ali ne i potpun dokaz o točnosti pojedinih obilježja robe navedenih u teretnici.

Navedeno vrijedi i u primjeni teretnica za mješoviti — multimodalni prijevoz (Combined Transport Bills of Lading) koje izdaju brođari, jer te teretnice imaju sva pravna svojstva teretnice i na njih se primjenjuju pomorsko pravni propisi.

Kontejnerizacija unosi stanovite specifičnosti koje se odražavaju na dokaznu snagu teretnice. U tom pogledu valja razlikovati slučaj kad brođar preuzima na prijevoz robu pa je nakon toga slaže u kontejner — od slučaja kad preuzima na prijevoz zatvoren, napunjen kontejner. U prvom slučaju situacija je istovjetna onoj kod prijevoza robe na konvencionalan način. Međutim, u drugom slučaju situacija je bitno drugačija. U pogledu dužnosti brođara da izda teretnicu koja će sadržavati propisana obilježja robe, od presudnog je značenja da brođar prilikom preuzimanja kontejnera na prijevoz nema razumne mogućnosti da provjeri (»reasonable means of checking«) ispravnost krcateljevih podataka koji se odnose na sadržaj kontejnera. Naime, u takvom slučaju brođar prima na prijevoz zatvoren kontejner i bez posebnog izričitog ugovornog utanačenja nije dužan ni ovlašten otvarati kontejner i provjeravati stanje njegova sadržaja. S obzirom na takvo činjenično stanje, u smislu citiranih pomorskoppravnih propisa, brođari se redovito ograđuju od krcateljevih podataka u teretnici posebnim klauzulama, kao što su na primjer: »shipper's load and count«, »said by shipper to contain« i sl. Takve su klauzule pravno valjane, jer brođar tu nema mogućnosti ni prikladnog načina provjeriti ispravnost krcateljevih podataka koji se odnose na sadržaj kontejnera. Njihov smisao i pravni učinak jest da na imaoća prava prebace teret dokaza o tome koji teret i u kojoj količini je ukrcajan na brod. Slično tome, klauzula kontejnerske teretnice »Received in apparent good order and condition« odnosi se isključivo na vanjski izgled kontejnera, a ne na stanje robe koja je u njega složena. U takvom slučaju teretnica tvori pretpostavku, a u odnosu na trećeg zakonitog i savjesnog imaoća teretnice i potpun dokaz, da je preuzet ili ukrcajan

kontejner bez znakova oštećenja ili lošeg općeg stanja, koji su uočljivi vanjskim vizuelnim pregledom, ali ne i da je sadržaj kontejnera prilikom preuzimanja bio u dobrom stanju.

U vezi s pravom brođara da pod određenim uvjetima unese u teretnicu opaske u pogledu elemenata tereta i njegova stanja javlja se pitanje pravnih učinaka unošenja takvih opaski. S tim u vezi su pojmovi »čista« i »nečista« teretnica. »Čista« teretnica nije definirana pomorskoppravnim propisima, pa ostaje vidjeti kada jedna teretnica prestaje biti »čista«, a postaje »nečistom«. Taj problem treba promatrati sa stajališta prijevoznog ugovornog odnosa i sa stajališta odnosa ugovora o kupoprodaji. Ne postoje jedinstveni kriteriji pomoću kojih se utvrđuje da li je jedna teretnica »čista«. Pravni učinci unošenja opaski u teretnicu u okviru prijevoznog ugovornog odnosa ocjenjuje se prema pomorskoppravnim propisima, a odnose se prije svega na dokaznu snagu teretnice, dok za odnose stranaka iz ugovora o kupoprodaji vrijede pravila kojima je reguliran taj odnos i odnos iz dokumentarnog akreditiva.

Prema pomorskoppravnoj praksi, »nečista« teretnica općenito jest ona teretnica koja sadrži: a) pravno valjane opaske brođara o elementima tereta, b) opaske brođara o manjkavom stanju robe ili ambalaže. Teretnica koja takve opaske ne sadrži jest »čista« teretnica. Pravila Međunarodne trgovačke komore, koja se primjenjuju u odnosima stranaka iz kupoprodaje, pridaju pojmu »nečiste« teretnice uže značenje i problem svode na opaske brođara o stanju tereta. Prema tim pravilima, »čista teretnica« je teretnica u kojoj nisu upisane nikakve klauzule kojima se izričito utvrđuje manjkavo stanje robe ili ambalaže. Jednoobrazna pravila i običaji za dokumentarne akreditive taj pojam uvode za sve prijevozne isprave.¹

3. DOKAZNA SNAGA »ČISTE« I »NEČISTE« TERETNICE

Za dokaznu snagu teretnice od presudnog je značenja sadrži li ona pravno valjane opaske brođara o elementima tereta i njegova stanja ili ne sadrži. Prema Konvenciji o teretnici od 1924. godine, teretnica stvara oborivu pretpostavku (»prima facie evidence«) da je vozar primio robu u količini i u stanju kako je u njoj navedeno (čl. 3, t. 4). Međutim, prema pretežnom stajalištu sudske prakse i najnovijim rezultatima razvoja pomorskog prava, u odnosu na trećeg zakonitog imaoća »čiste« teretnice u dobroj vjeri, teretnica predstavlja neoboriv dokaz (»conclusive evidence«) da su u njoj sadržani podaci o teretu istiniti (Protokol o izmjeni konvencije o teretnici od 1968. — čl. 1; Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi — čl. 513; Hamburška pravila — čl. 16,3/b). Prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, kad brođar nije unio u teretnicu obrazložene primjedbe, smatra se, za odnose između njega i trećega zakonitog i savjesnog imaoća teretnice, da je brođar preuzeo teret onako kako je naznačen u teretnici (čl. 513, st. 1). Isto se načelo primjenjuje i u odnosu na stanje tereta prilikom pre-

¹ V. »Napomena« uz termin CIF i C&F; Jednoobrazna pravila i običaji za dokumentarne akreditive (1983) — čl. 34, a, b. Opširnije, infra.

uzimanja na prijevoz. Ako brodar u teretnicu ne unese opasku o stanju tereta, pretpostavlja se da ga je primio na prijevoz prema vanjskom izgledu u dobrom stanju.

Iz toga proizlazi da »čista« teretnica prema trećem zakonitom i savjesnom imaocu ima apsolutnu dokaznu snagu. Toj osobi brodar odgovara ex scriptura. Za odnose brodar i osobe na koju je teretnica prenesena odlučan je jedino sadržaj isprave. Brodar nije ovlašten obarati sadržaj teretnice. To proizlazi iz pravnog svojstva teretnice kao vrijednosnog papira. Ako brodar ne iskoristi mogućnost da se zaštiti odgovarajućim opaskama u teretnici, to čini na vlastitu štetu i sam mora snositi štetne posljedice. Na primjer, ako je roba u trenutku preuzimanja bila vidljivo oštećena ili u lošem stanju, a brodar propusti da takvo stanje utvrdi u teretnici, pretpostavlja se da je robu primio u urednom stanju, i teretnica u odnosu na trećeg zakonitog i savjesnog imaoca predstavlja potpun dokaz.

U slučaju »nečiste« teretnice situacija je upravo obrnuta. Kad brodar unese u teretnicu odgovarajuće primjedbe o elementima tereta, pretpostavlja se da je teret preuzeo onako kako ga je predao primaocu dok zakoniti imalac teretnice ne dokaže suprotno (čl. 513, st. 2 ZPUP). Prema tome, pravni učinak marginalnih klauzula jest da se na imaoca prava prebacuje teret dokaza o tome što je i u kojoj količini brodar primio na prijevoz. U granicama obuhvaćenim valjanim brodarovim opaskama, koje se odnose na količinu i vrstu tereta, teretnica nema nikakve dokazne snage. Zakoniti imalac teretnice je taj koji mora dokazivati što je i u kojoj količini predano brodaru na prijevoz. Zbog toga se pretpostavlja da je brodar primio na prijevoz onu robu i u onoj količini kako je predao primaocu.

Iz takve dokazne snage »nečiste« teretnice, međutim, ne slijedi da brodar ne odgovara za manjak ili oštećenje tereta. Neovisno o tome da li je teretnica čista ili nečista, brodar da bi se oslobodio odgovornosti uvijek mora dokazati da je šteta nastala iz razloga za koji on ne odgovara. U pogledu dokazivanja oštećenja ili manjka tereta na odredištu relevantan je pismeni prigovor primaoca. Ako je primalac uredno i u roku uložio brodaru pismeni prigovor, pretpostavlja se, dok brodar ne dokaže protivno, da su navodi prigovora istiniti. I obrnuto, ako primalac tereta ne stavi pismeni prigovor zbog oštećenja ili manjka tereta odmah pri preuzimanju, pretpostavlja se, dok primalac ne dokaže suprotno, da mu je teret predan onako kako je naznačen u teretnici (arg. čl. 541 ZPUP).

4. ULOGA ČISTE TERETNICE U ODNOSIMA IZ KUPOPRODAJE

Kod međunarodnih pomorskih kupoprodaja prema kojima prodavalac sklapa ugovor o prijevozu robe morem, uobičajeno se zahtijeva da teretnica bude prenosiva i »čista«, »Incoterms« pravila to izričito predviđaju (C & F, CIF). Slično tome, kod onih kupoprodaja gdje se isporuka robe obavlja u luci ukrcaja, prodavalac je prema tim pravilima dužan pribaviti »čistu ispravu« kao dokaz da je predao robu vozaču (FAS, FOB).

U takvu se slučaju teretnica, u funkciji priznanice brodar da je preuzeo robu na prijevoz u količini

i u stanju kako je to u njoj naznačeno, javlja kao dokaz da je prodavalac uredno izvršio svoju osnovnu ugovornu obvezu — isporuku robe kupcu. U tom je pogledu bitno značajna činjenica da li je teretnica »čista« ili nije. »Čista« teretnica, naime, potvrđuje da je brodar preuzeo robu na prijevoz u deklariranoj količini. Time se nadalje potvrđuje da je brodar kod preuzimanja robe na prijevoz s razboritom pažnjom pregledao robu i da tom prilikom nije utvrdio nikakve manjkavosti robe ili omota prema vanjskom izgledu. Zbog toga je razvoj međunarodne trgovine bio praćen povjerenjem u teretnicu kao dokaza o: a) primitku robe na prijevoz od strane brodar, b) stanju robe u trenutku predaje robe brodaru. Na tome se temelji njena uloga kao dokaza da je prodavalac uredno izvršio svoju obvezu iz ugovora. Samo »čista« teretnica u tom pogledu predstavlja valjan dokaz. Suprotno tome, »nečista« teretnica sama po sebi predstavlja jak indicij da prodavalac nije uredno izvršio svoju osnovnu ugovornu obvezu. Takva teretnica za kupca može imati višestruke negativne posljedice: u pravilu se neće moći naplatiti od brodar za manjkavosti robe na koje se odnose valjane brodarove opaske; može imati teškoća da tu štetu nadoknadi iz osiguranja zato što iz teretnice proizlazi da je nastala prije početka prijevoza; time redovito gubi mogućnost prodaje robe za vrijeme prijevoza i da teretnicu prenese na drugog. Zato će oprezan kupac redovito ugovoriti da je prodavalac dužan pribaviti »čistu« teretnicu. Iz istih razloga u odnosima iz dokumentarnog akreditiva valjane su isključivo »čiste« prijevozne isprave. Prema Jednobražnim pravilima i običajima za dokumentarne akreditive (1983), čista prijevozna isprava je isprava koja ne sadrži nikakvu klauzulu ili opasku koja izričito utvrđuje manjkavo stanje robe ili ambalaže (čl. 34, a). Prema tim pravilima, banka će odbiti prijevoznu ispravu koja sadrži takve klauzule, osim ako nije drugačije izričito predviđeno akreditivnim nalogom (čl. 34, b). Iz takve stilizacije Jednobražnih pravila proizlazi da se taj zahtjev ne odnosi isključivo na teretnicu nego i na svaku drugu prijevoznu ispravu. Na primjer, ispravu o multimodalnom prijevozu.

U nastojanju da ukloni poteškoće u odnosima prodavaoca i kupca u vezi s primjenom marginalnih klauzula u teretnici na temelju pomorskopравnih propisa, Međunarodna trgovačka komora u svojim pravilima osim što daje definiciju iste teretnice odnosno čiste prijevozne isprave dodatnom odredbom razgraničava čiste od nečistih teretnica tako što propisuje koje opaske neće teretnicu činiti nečistom. Prema »Incoterms« pravilima, sljedeće klauzule neće od čiste činiti nečistu teretnicu:

- a) klauzule kojima se izričito ne tvrdi da je roba ili ambalaža nezadovoljavajuća, kao npr. »upotrebljeni sanduci«, »upotrebljena burad«;
- b) klauzule koje naglašavaju da brodar ne odgovara za rizike koji proizlaze iz prirode robe ili ambalaže;
- c) klauzule kojima se tvrdi da vozaču nisu poznati sadržaj, težina, dimenzije, kvaliteta ili tehničke specifikacije robe.²

² V. »Napomenu« uz termin C&F i CIF

Iz toga proizlazi da je prema tim pravilima pro- davalac uredno izvršio obvezu isporuke robe premda teretnica sadrži navedene klauzule. Valja naglasiti da se ova preporuka primjenjuje samo ako stranke ugo- vore odnosi termin »Incotermsa« i njena je primjena ograničena samo na odnose stranaka iz kupoprodaje, dok se na odnos brodar i nosioca prava iz teretnice primjenjuju pomorskopравни propisi.

Jednoobrazna pravila osim što daju definiciju »či- ste« prijevozne isprave sadrže i odredbu o marginal- nim klauzulama. Da ne bi bilo nikakve sumnje o val- janosti marginalnih klauzula uobičajenih u kontejner- skom prometu, Jednoobrazna pravila izričito navode da su akreditivno ispravne i one prijevozne isprave koje na prvoj strani sadrže klauzulu kao što je »ship- pers load and count« ili »said by shipper to contain« ili izrazi sličnog učinka (čl. 32). Drugim riječima, pri- mjena takvih klauzula ne čini prijevoznu ispravu »ne- čistom« i neupotrebljivom u akreditivnom poslovanju. Kao što smo vidjeli, te su klauzule uz ispunjenje općih pretpostavki valjane i u odnosima iz ugovora o prije- vozu stvari. S tim u vezi valja imati u vidu da se odredbe Jednoobraznih pravila o valjanosti isključivo »čistih« prijevoznih isprava u akreditivnim odnosima primjenjuju samo ako stranke ugovore primjenu tih pravila. U suprotnom, kupac se u tom pogledu može osigurati tako da instruiru banku da isplatu akreditiv- nog iznosa čini ovisnim o prezentaciji »čiste« prije- vone isprave kako je definiraju Jednoobrazna pravila ili isprave koje će sadržavati samo one opaske koje u tom nalogu točno navede, a koje su uobičajene u pro- metu odnosno robe.

5. ULOGA ČISTE TERETNICE U ODNOSIMA IZ OSIGURANJA

Snošenje rizika od strane osiguratelja u odnosima iz osiguranja robe u pravilu je ograničeno na rizike prijevoza, tj. početak i svršetak osiguranja poklapaju se s početkom i svršetkom prijevoza, uključujući naj- češće i rizik ukrcaja i iskrcaja robe s prijevoznog sredstva.

To se pitanje posebno rješava ugovorom pri čemu se primjenjuju različiti kriteriji.

Radi ostvarivanja naknade iz osiguranja osigura- nik je dužan dokazati da je šteta nastala za vrijeme trajanja osiguranja.

Zbog toga je u okviru tog odnosa od izvanrednog značenja pitanje u kojoj količini i u kakvu stanju je vozar preuzeo robu na prijevoz, a u kojoj količini i u kakvu stanju je tu robu predao primaocu. U tu svrhu kao osnovno dokazno sredstvo služi dokumenta- cija iz prijevoznog ugovornog odnosa. Za utvrđivanje u kojoj količini i u kakvu stanju je vozar preuzeo robu na prijevoz mjerodavna je prijevozna isprava, a za dokazivanje manjka ili oštećenja robe prilikom predaje primaocu mjerodavan je pismeni prigovor pri- maoca ili zapisnik sačinjen s vozarom. U tom pogledu teretnica ima izrazito značajnu ulogu. Čista teretnica se i u odnosima iz osiguranja javlja kao dokazno sred- stvo da je brodar preuzeo robu u deklariranoj količini i da je tom prilikom roba bila u dobrom stanju prema vanjskom izgledu. Drugim riječima, da je krcatelj pre- dao na prijevoz robu u urednom stanju. Zbog toga se pretpostavlja da je eventualna šteta, utvrđena na od-

redištu, nastala za vrijeme dok je roba bila u držanju vozara, tj. za vrijeme trajanja osiguranja. Valja voditi računa da se to odnosi samo na robu koja se nalazi u redovnom trgovačkom prometu, dok za robu posebne vrste čija svojstva zapovjedniku nisu poznata ili mu nisu trebala biti poznata, čista teretnica ne potvrđuje da je teret bio u dobrom stanju, jer se pretpostavlja da u takvu slučaju zapovjedniku nije poznato kako ta- kav teret uobičajeno izgleda.

Suprotno tome, postojanje nečiste teretnice u gra- nicama valjanih opaski zapovjednika tvori pretpostav- ku da roba — osigurani predmet — prilikom njene predaje vozaru nije bila u urednom stanju. Drugim riječima, da je šteta nastala prije početka prijevoza. Tada je osiguranik drugim dokaznim sredstvima du- žan dokazivati postojanje osiguranog slučaja. Osim toga, ako ugovaratelj prilikom sklapanja ugovora na- mjerno prešuti činjenicu da je brodar u teretnicu unio opaske o manjkavom stanju robe, takav se pro- pust pod određenim pretpostavkama može tretirati kao propust u prijavljivanju okolnosti značajnih za dono- šenje odluke o sklapanju ugovora, pa bi u tom slu- čaju ugovor bio relativno ništav (arg. čl. 695 ZPUP).

Ako je osiguranjem obuhvaćen i prijevoz robe na relacijama koje prethode pomorskom prijevozu ili tom prijevozu slijede, postojanje čiste ili nečiste teretnice u pravilu će biti irelevantno sa stajališta ostvarivanja prava iz osiguranja s pretpostavkom da je roba prvom vozaru predata u urednom stanju. Tada će to pitanje biti od značenja kod realizacije osigurateljevog prava **subrogacije**. Kako osiguratelj isplatom osigurnine stu- pa u pravnu poziciju svog pravnog prednika — osigu- ranika, brodar je ovlašten i u okviru tog odnosa isti- cati sve prigovore koje može istaći i nosiocu prava iz teretnice, jer se i na taj odnos primjenjuju pomorsko- pravni propisi. U tome se ogleda pravni učinak mar- ginalnih klauzula u teretnici za odnos brodar i osi- guratelja tereta.

6. JAMČEVNA PISMA

a) JAMČEVNA PISMA OPĆENITO

Za obje ugovorne stranke iz pomorske ili multi- modalne kupoprodaje od naročitog je značenja činje- nica da prilikom ispostavljanja teretnice brodar u teretnicu ne unese opaske o lošem stanju tereta ili njegove ambalaže. Drugim riječima, da brodar ispostavi čistu teretnicu. Za krcatelja odnosno osobu za koju radi — prodavaoca — ta okolnost ima presudno znače- nje, jer samo čista teretnica potvrđuje da je uredno ispunio svoju obvezu isporuke robe i jedino će se tak- vom teretnicom moći naplatiti akreditivni iznos. Upravo se na pretpostavci postojanja čiste teretnice teme- lji čitav koncept uloge teretnice kao vrijednosnog pa- pira u komercijalnim transakcijama i u financiranju međunarodne trgovine putem dokumentarne naplate. **Takvoj idealnoj situaciji u praksi se često suprotstavlja** ovlaštenje brodar na temelju pomorskopравnih pro- pisa da u teretnicu unese opaske u slučaju da teret prilikom preuzimanja nije bio u dobrom stanju. Ko- rištenjem takva ovlaštenja unosi se bitna smetnja u realizaciji čitave transakcije na pretpostavkama koje su stranke imale u vidu pri sklapanju posla. Zbog to- ga se u poslovnoj praksi toj neželjenoj situaciji po- kušalo doskočiti upotrebom jamčevnih (garantnih) pi-

sama (engl. letters of indemnity). Što je jamčevno pismo? To je pismena izjava krcatelja ili nekog drugog u njegovo ime (npr. špeditera) s kojom se krcatelj obvezuje brodaru da će mu nadoknaditi svaku štetu koju pretrpi u odnosu na primaoca zbog toga što je izdao čistu teretnicu (against issue of »clean« bill of lading). Ispostavljanjem čiste teretnice, unatoč tome što teret nije bio u dobrom stanju, brodar bitno pogoršava svoj položaj u odnosu na primaoca. Istina, prema Konvenciji o teretnici od 1924. brodar usprkos čistoj teretnici ima pravo dokazivati da je primio teret u lošijem stanju ili u manjoj količini nego što to proizlazi iz teretnice, ali takvo pravo nema ni prema Protokolu o izmjeni te konvencije (1968), a niti prema našem Zakonu. To znači da će brodar u odnosu prema trećem zakonitom i savjesnom imaocu teretnice redovito odgovarati za manjak ili oštećenje tereta koje je postojalo prije preuzimanja pošiljke na prijevoz, tj. za štetu za koju inače ne bi odgovarao. Izdavanjem jamčevnih pisama pokušava se zadovoljiti obostrani interes. Interes krcatelja da dobije čistu teretnicu i interes brodaru da ne pretrpi štetu zbog toga što je izdao takvu teretnicu.

b) VALJANOST JAMČEVNIH PISAMA

Jamčevna pisma nisu regulirana pomorskopravnim propisima. Konvencija o teretnici od 1924. godine, isto tako kao i naš Zakon, ne predviđa mogućnost izdavanja takvih garancija, ali ih izričito i ne zabranjuje. Odredbe o jamčevnim pismima nalazimo tek u najnovijem unifikacijskom aktu — Hamburškim pravilima, koja, međutim, još nisu stupila na snagu. Zbog toga zaključak o njihovoj valjanosti pri sadašnjem pravnom stanju valja izvesti iz općih načela i stajališta pomorskopravne prakse. Dosadašnja sudska praksa, isto tako kao i pravna znanost, bila je izrazito nesklona da općenito prizna valjanost jamčevnih pisama. Osnovni razlog za takav odnos ogleda se u tome što se izdavanjem čiste teretnice u zamjenu za jamčevno pismo svjesno dovodi u zabludu: primalac odnosno kupac, koji se u dobroj vjeri pouzdao u teretnicu kao dokaz da je roba predana brodaru u dobrom stanju; banka, koja je isplatila akreditivni iznos jer joj je prezentirana čista teretnica; kargo osiguratelj, koji će naknadno možda nadoknaditi štetu koja nije nastala za vrijeme trajanja osiguranja. Kupac u takvu slučaju može pretprijeti daljnje — posljedične štete, koje neće moći nadoknaditi od brodaru (gubitak tržišta, odbijanje primitka robe od strane drugog kupca i sl.). Zbog toga se takav postupak ocjenjivao nemoralnim i fraudoloznim, koji ne može uživati pravnu zaštitu. Iz tih razloga sudovi su ranije odbijali zahtjev brodaru prema krcatelju koji se temeljio na njegovoj obvezi iz jamčevnog pisma. Drugim riječima, jamčevno pismo smatralo se pravno nevaljanim. Željelo se time prije svega zaštititi interes trećih osoba u dobroj vjeri i povjerenje u teretnicu. Međutim, time nije zaustavljeno izdavanje jamčevnih pisama u poslovnoj praksi. Tome je pridonijela i sama tehnologija prijevoza i rukovanja teretom, jer brodar u suvremenim uvjetima zbog brzine odvijanja operacija i upotrebe suvremenih metoda rukovanja teretom često nema vremena a niti mogućnosti da kontrolira istinitost navoda krcatelja o elementima tereta, pa je u takvu

slučaju izdavanje jamčevnih pisama ekonomski opravdano. Osim toga, u poslovnoj je praksi sve više rasla svijest o korisnosti izdavanja jamčevnih pisama za sve involvirane stranke u slučajevima kada su neispravnosti tereta ili njegove ambalaže neznatne naravi. Zbog toga je i u judikaturi i u teoriji danas ublažen negativan stav prema jamčevnim pismima. Sve ovisi o okolnostima slučaja. Ako postoji manjak ili oštećenje tereta, a to je krcatelju i brodaru poznato, pa usprkos tome brodar izda čistu teretnicu u zamjenu za jamčevno pismo s ciljem da se kupac ili njegova banka dovedu u zabludu u pogledu ispravnosti tereta, jamčevno pismo neće biti pravno valjano, jer su obje strane postupale fraudolozno. To znači da brodar u takvu slučaju ne bi sudskim putem mogao ostvariti zahtjev prema krcatelju, jer je i on sudjelovao u prevarnoj radnji. Fraudoloznost brodaru mora dokazati krcatelj. U primjeni našeg pravnog poretka očito je da takav posao ima sve značajke nemoralnog pravnog posla, što bi imalo za posljedicu njegovu apsolutnu ništavost (arg. čl. 12, 18, 47, 49, 103 ZOO). Suprotno tome, čini se da valja dopustiti upotrebu jamčevnih pisama u slučajevima kada brodar nema razboritih mogućnosti da kontrolira točnost krcateljevih navoda ili ako postoji opravdana sumnja da podaci krcatelja nisu točni ili potpuni, kao i u slučaju trivijalnih nedostataka vanjskog stanja tereta ili ambalaže. Naime i u slučaju neznatnih neispravnosti tereta (sitna oštećenja omota ili ambalažnih traka, zaprljanja, nejasne oznake i sl.) brodar ima pravo u teretnicu unijeti odgovarajuće opaske. Međutim, uzimajući u obzir negativne posljedice izdavanja nečiste teretnice u takvu je slučaju ne samo ekonomski opravdano nego, čini se, i pravno dopustivo izdati čistu teretnicu u zamjenu za jamčevno pismo. U takvu se slučaju očito ne radi o prevarnoj radnji na štetu treće osobe.

To naravno vrijedi u odnosima brodaru i krcatelja, dok nikad nije bilo sporno da jamčevno pismo ne proizvodi nikakav pravni učinak prema trećim osobama u dobroj vjeri, tj. prema zakonitom imaocu teretnice.³

S tim u vezi valja naglasiti da je ublažavanju ovog problema značajno pridonijela Međunarodna trgovačka komora. Opći je stav te komore da u praksi valja napustiti primjenu jamčevnih pisama. Takva praksa

³ Donošenjem Konvencije UN o prijevozu robe morem, 1978 (Hamburška pravila) izvršen je pokušaj međunarodnog reguliranja ovog pitanja (čl. 17). Ta konvencija izričito naglašava ono što ni do tada nije bilo sporno da jamčevno pismo ne proizvodi nikakav pravni učinak u odnosu na treće osobe uključujući i primaoca na kojeg je teretnica prenesena (t. 2). Jamčevno pismo u odnosu na krcatelja je valjano, osim ako brodar nije unio u teretnicu opaske s namjerom da prevari treću osobu uključujući i primaoca. Ako se taj propust odnosi na podatke koje je dao krcatelj radi uvrštenja u teretnicu, brodar nema pravo na naknadu od krcatelja (t. 3). U slučaju namjerne prevare, brodar gubi pravo na ograničenju odgovornosti (t. 4). Iz toga proizlazi da prema Hamburškim pravilima nisu pravno valjana jamčevna pisma ispostavljena u zamjenu za čistu teretnicu kada brodar nije unio opaske o elementima tereta ili o njegovu vanjskom stanju s namjerom da prevari treću osobu. Namjeru brodaru dužan je dokazati krcatelj, što će u praksi pričinjati posebne teškoće. Zbog toga se s razlogom navodi da rješenje Hamburških pravila neće mnogo pridonijeti rješenju problema jamčevnih pisama.

stimulira nesavjesne izvoznike na štetu interesa njihovih kupaca i poslovnog povjerenja općenito. To je i bio jedan od razloga što je Međunarodna trgovačka komora ublažila kriterije za ocjenu čiste teretnice propisujući u INCOTERMS pravilima i Jednoobraznim pravilima i običajima za dokumentarne akreditive koje marginalne klauzule ne čine teretnicu nečistom. Ako je određena marginalna klauzula valjana u odnosima prodavaoca i kupca prema pravilima Međunarodne trgovačke komore, tada, u pravilu, neće ni postojati potreba za izdavanjem jamčevnog pisma, jer će teretnica s takvom klauzulom biti utrživa i neće postojati smetnje za njeno kolanje u prometu.

c) JAMČEVNA PISMA SA STAJALIŠTA OSIGURANJA

Upotreba jamčevnih pisama nije naišla na odobranje međunarodnih organizacija i asocijacija privrednika. Takvu praksu ne odobravaju ni organizacije brodarka niti organizacije privrednika na strani tereta. Ne odobravaju je ni osiguratelji i to kako Protecting and Indemnity klubovi, koji prema načelu uzajamnosti osiguravaju odgovornost brodarka, tako i kargo osiguratelji.

P & I klubovi se protive takvoj praksi svojih članova, smatrajući je fraudoloznom i štetnom za zajednički interes svojih članova. Izuzetak su slučajevi neznatnih neispravnosti vanjskog stanja tereta ili ambalaže, kada je i po stajalištu P & I klubova izdavanje jamčevnog pisma ekonomski opravdano i u interesu stranaka.

Praksa izdavanja jamčevnih pisama posebice se ne može odobriti sa stajališta kargo osiguranja. Ugovor o osiguranju robe se sklapa s pretpostavkom da je roba — osigurani predmet — u dobrom stanju. S tom pretpostavkom osiguratelj donosi odluku o sklapanju ugovora, procjenjuje rizik i određuje premiju osiguranja. U slučaju štetnje ugovaratelja osiguranja o postojanju manjka ili oštećenja robe, osiguratelj će u dobroj vjeri prihvatiti robu u osiguranje prema uobičajenim uvjetima, premda roba nije bila u normalnom stanju. Takav propust za osiguratelja može imati vrlo negativne posljedice. U okviru ovog osiguranja teretnica je jedna od osnovnih isprava s kojom se dokazuje postojanje osiguranog slučaja. Za tu svrhu čista teretnica, isto tako kao i u odnosima iz ugovora o prijevozu, predstavlja dokaz o istinitosti podataka koje sadrži, kao i da je vanjsko stanje tereta prilikom

preuzimanja na prijevoz bilo uredno. Prema tome, ako brodar izda čistu teretnicu usprkos tome što je teret već bio oštećen dovodi u zabludu i osiguratelja, koji će pouzdavajući se u teretnicu isplatiti štetu nastalu prije početka prijevoza. U mnogim slučajevima to znači prije početka trajanja osiguranja. Drugim riječima, nadoknaditi će štetu koju prema ugovoru o osiguranju uopće nije dužan nadoknaditi. Zbog toga je krcatelj — ugovaratelj osiguranja dužan prijaviti osiguratelju da je u zamjenu za čistu teretnicu izdao brodaru jamčevno pismo. U tom će slučaju osiguratelj biti u mogućnosti da sam utvrdi narav i visinu oštećenja robe. S pretpostavkom da primi pošiljku u pokriće, osiguratelj će jamčiti samo za one štete koje tada nisu postojale, odnosno koje nisu posljedica štete nastale prije početka osiguranja. Prema tome, propust krcatelja — ugovaratelja osiguranja da prilikom sklapanja osiguranja prijavi osiguratelju činjenicu da je roba oštećena ili da je u zamjenu za čistu teretnicu izdao brodaru jamčevno pismo valja tretirati kao propust ugovaratelja osiguranja da prijavi osiguratelju okolnosti značajne za ocjenu težine rizika. U pojedinim slučajevima takav propust može bitno utjecati na donošenje odluke o sklapanju ugovora i o uvjetima osiguranja. U tom će slučaju sklopljeni ugovor biti relativno ništav (arg. čl. 695 ZPUP).

Izdavanje čiste teretnice u zamjenu za jamčevno pismo utječe i na ostvarivanje osiguravateljevog prava subrogacije. Nakon isplate naknade iz osiguranja, kargo osiguravatelj na temelju svog prava subrogacije ima pravo potraživati isplaćene iznose od brodarka. S čistom teretnicom u ruci osiguratelj će u tome redovito uspjeti. Usprkos tome on dolazi u nepovoljni položaj od onog u kojem bi se nalazio da štete nije bilo, jer će, kao što praksa pokazuje, zbog ograničene odgovornosti brodarka i drugih razloga od brodarka moći nadoknaditi tek dio isplaćene naknade. U praksi su te naknade često simbolične.

Zbog svih tih razloga može se zaključiti da je izdavanje jamčevnih pisama u slučajevima kada postoji manjak ili oštećenje tereta sa stajališta osiguranja neželjena praksa. Kargo osiguratelj također ulazi u krug osoba koje trpe štetu zbog sporazuma krcatelja s brodarom, osim ako ga ugovaratelj nije uredno o tome obavijestio. Zato je stav Međunarodnog udruženja za pomorsko osiguranje (International Union of Marine Insurance) prema praksi izdavanja jamčevnih pisama oduvijek bio negativan.

Obavijest čitateljima

Časopis »NAŠE MORE« može se nabaviti u knjižarama Izdavačke knjižarske radne organizacije »MLADOST« iz Zagreba u slijedećim gradovima na području SR Hrvatske:

ZAGREB: Ilica 7

Ilica 30

Kvaternikov trg 12

RIJEKA: Korzo 11

SPLIT: Trg preporoda 7

DUBROVNIK: Lazareti bb

Također se časopis može nabaviti u Dubrovniku u svim kioscima kojima novine dostavlja Poslovnica NIP »VJESNIK« iz Dubrovnika.