

HISTORIJA KNJIŽEVNOST I UMJETNOST

Dr Ivo GRABOVAC
Split

Osvrt na teretnice kojima su se koristili jedrenjaci krajem 19. i početkom 20. stoljeća

1. Teretnica (engl. bill of lading, franc. connaissance, tal. polizza di carico, njem. Konnossement) isprava je kojom brodar potvrđuje da je poradi prijevoza primio na brod teret u stanju i količini kako je to u njoj označeno, te se obavezuje da će po završetku putovanja teret predati ovlaštenom imaoču teretnice. Ova isprava služi i kao dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prijevozu. Teretnica je vrijednosni papir te ima veliko značenje u prometu robom. Predstavlja robu koja je označena i opisana u njoj. Naime, teretnica zamjenjuje i predstavlja u prometu robu koja plovi. Raspolagati teretnicom znači i raspolagati robom na koju teretnica glasi; tko je pribavio teretnicu, pribavio je i robu.

Teretnica, osim toga, služi korisniku prijevoza i za obavljanje raznih poslova u vezi s robom: za naplatu kupovine putem dokumentarnog akreditiva, za carinjenje, za dobivanje uvoznih i izvoznih dozvola, za dokazivanje pomijekla robe, za osiguranje robe itd.

2. Isprava poput teretnice bila je poznata još u grčko-rimskom pravu (III st.). Detaljnije odredbe o takvoj ispravi nalazimo već u statutima srednjovjekovnih gra-

dova Sredozemnog mora. Na primjer, prema Dubrovačkom statutu (1272) brodski je škrivan bio dužan dati trgovcima napismeno izvod iz svoje knjige (quaternus) o opisu tereta s njegovim oznakama (knjiga VII, čl. 67).¹

Tijekom stoljeća mijenjao se oblik, izgled i sadržaj teretnice. Od isprave kojom brodar samo potvrđuje primjem robe, u modernoj razmjeni dobara postala je neophodan instrument prometa i trgovačkog kredita. Današnje teretnice ne sadržavaju samo podatke o teretu, nego obiluju i klauzulama kojima se prvenstveno nastoji regulirati odgovornost (pri čemu brodar pokušava smanjiti odnosno isključiti svoju odgovornost i mimo kogentnih zakonskih propisa), ali se isto tako rješavaju i pitanja neadležnosti u slučaju spora, inkorporiraju se York-Antwerpenska pravila za slučaj zajedničke havarije unose se odredbe o predaji tereta i ulaganju prigovora, o pravu zaloga odnosno teretnice itd.²

3. S pravno-povijesnog stajališta zanimljivo je ukratko se osvrnuti na teretnice s kraja 9. i početka 20. stoljeća, kojima su se koristili jedrenjaci u prometu i s našim lukama. To je razdoblje sutona plovidbe na jedra u kojoj su naši u podvizima očeličeni pomorci pribavili hvalevrijedno štovanje.

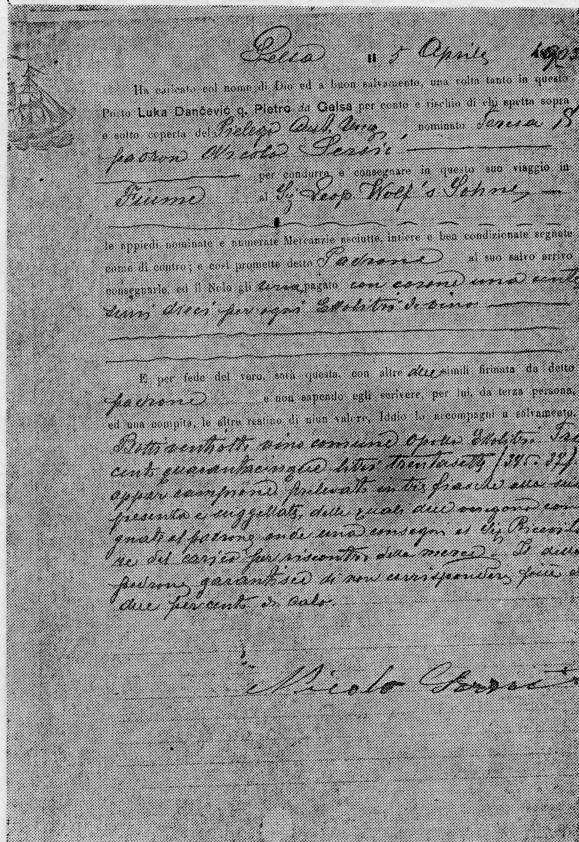
4. Teretnice, s kojima smo raspolagali, s oznakom jedrenjaka u lijevom kutu, zanimljive su zbog sadržaja i formulacija. Tipizirane su u tiskanom dijelu koji sadrži svega nekoliko rečenica (klauzula). Sastavljale su se na talijanskom jeziku. Prazan prostor ispunjavao bi brodar, u stvari zapovjednik broda (padrone),³ odnosno netko drugi koji bi se i potpisao za »padrona« ako je bio nepismen (»... e non sapendo egli scrivere, per lui, da terza persona...«).

5. Specifična plovidba na jedra, opasna i neizvjesna, utjecala je i na sadržaj teretnica.⁴

Odmah na početku ističe se da se ukrcaj izvršio »u ime boga« a za uspješan (sretan) završetak putovanja (»Ha caracato col nome di Dio ed a buon salvamento...«). I u onakvom inače škrtom sadržaju teretnice ponovo se na kraju moli za spas broda odnosno »padrona« (»Iddio lo accompagni a salvamento«).

6. Negocijabilni karakter isprava uočljiv je i kod nekih teretnica iz riječi koje slijede iza imena krcatelja — »za račun i rizik koga se tiče« (»per conto e rischio di chi spetta«). U odgovarajućem dijelu teksta ostavlja se prazan prostor u koji će se unijeti podatak o broju izdanih primjeraka teretnica (kod nekih teretnica zapazili smo opći izraz »druge«) s tim da će sve ostale izgubiti važnost čim se jedna iskoristi. Ovakvu tzv. »kasatornu klauzulu« i danas sadržavaju teretnice, a npr. naš Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova u čl. 68. st. 3. naglašava: »Kad je u luci odredišta teret predan prvom podnosiocu jednog od više primjeraka teretnice, ostali primjerci teretnice brodaru više ne obvezuju«.

7. U nekim tereticama (starijeg datuma) konstatira se ukrcaj robe pod palubom. Međutim, zamijetili smo i teretnice koje su sadržavale samo izraz »coperta« (paluba) a u praznom prostoru ostavljale su mogućnost da se rukom označi na palubu i ispod palube. Postojale su konačno i teretnice (izdane početkom ovog stoljeća) koje su već u tiskanom dijelu isticale da se ukrcaj može obaviti na palubu i pod palubom (»sopra e sotto coperta«).



Primjerak teretnice koju su koristili jedrenjaci početkom ovog stoljeća

To u stvari znači da je rizike mora za teret na palubi snosio sam krcatelj. U kasnijem razvoju pomorskog prava, nakon Konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haška pravila), teret na palubi imat će poseban pravni tretman, odnosno omogućavati će brodaru da umanjuje ili isključuje svoju odgovornost, ako je u ugovoru o prijevozu navedeno da je ukrcan na palubu i tako se stvarno i prevozi (v. čl. 1 c Haških pravila), odnosno ako postoji pismeni pristanak krcatelja za takav smještaj (usp. čl. 42. i 58. toč. 3. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova).

Tek najnovijim razvojem kontenerizacije u pomorstvu javlja se tendencija da se palubni i potpalubni teret izjednače i pravnom reguliraju.⁵

8. Razmatrane teretnice obvezuju brodaru (»e cosi promette detto padrone...«) da u luku odredišta preveze i preda označenu i nabrojenu robu u suhom i dobrom stanju i neoštećenu (»... asciutte, intiere e ben condizionate... al suo salvo arrivo consegnarle...«). I pri potpisu teretnice zapovjednik jamči za istinitost podataka (»E per fede del vero...«) Takve klauzule su tipični sastojak svake teretnice, te je stoga shvatljivo da ih sadrže i analizirane teretnice.

9. U većini slučajeva, u tereticama koje su nam bile dostupne, prevozilo se vino.⁶ Precizno se opisivao (rukopisom) teret u količini, stanju i kvaliteti. Mnoge teretnice sadrže i konstataciju o uzimanju uzoraka robe (vina) zapečaćenih u bocama, staklenkama (fiaschi) sa svrhom da služe kao jamstvo za kvalitet i vrstu robe. Predavala su se tri (ili dva) takva uzorka od kojih su se dva (ili jedan) pohranjivala kod zapovjednika broda na čuvanje a preostali bi se predavao primateljima tereta poradi provjere.

Teretnice su sadržavale i odredbu (pisanu također rukom) o isključenju odgovornosti brodaru za gubitak (kalo) od 2 posto.

10. Teretnice također sadrže i odredbu o plaćanju vozarina. Precizira se način plaćanja i visina vozarina. Vozarina se plaćala na odredištu, nakon predaje robe. U tiskanom dijelu nekih teretnica (iz kraja prošlog stoljeća) označava se već da će vozarina biti plaćena u luci odredišta (»... nolo gli sarà pagato...«) U nekim drugim te-

retnicama (kasnijeg datuma) između tiskanih riječi »vozarina« (il Nolo) i »plaćena« (pagato) ostavljen je prazan prostor, što znači da se vozarina mogla plaćati i unaprijed (npr. il nolo è pagato). Međutim, nismo zamijetili u tereticama koje su nam bile dostupne slučaj da bi se vozarina unaprijed plaćala, pa se prilikom sastavljanja konkretne teretnice u prazan prostor rukom ustavio izraz »sarà« ili »verrà« (»bit će«).

Neke teretnice s kraja prošlog stoljeća uz redovitu odredbu o vozarini sadrže i dodatak o posebnoj nagradi brodaru (zapovjedniku) za prijevoz i ukrcaj robe u tzv. mrtvoj luci (na primjer, na jednoj hvarskoj teretnici koju smo pronašli piše: »... e di nolo gli sarà pagato 65 soldi per ogni ettolitro di vino, più 10 fiorini di regalo sul complessivo carico per avere caricato nel porto morto di Stinivio«).

11. Nesumnjivo je da su teretnice koje su se u razmatranom razdoblju upotrebljavale pri prijevozu brodovima jedrenjacima svojom sadržinom odgovarale, u pravnom i ekonomskom smislu, potrebama ondašnjih prilika u prometu robe morem. Analizirane teretnice predstavljaju svakako prilog boljem poznavanju uvjeta plovidbe i prijevoza jedrenjacima krajem prošloga i početkom ovog stoljeća. U svakom slučaju možemo konstatirati da su isprave koje smo podvrgli analizi sadržavale sve osobine teretnica, njezine osnovne i bitne sastojke.

B I L J E Š K E :

¹ Poblizje Vladislav Brajković, Etude Historique sur le Droit Maritime Privé du Littoral Yougoslave, Marseille, 1933, str. 177—180, 250, 286, također v. Vladislav Brajković, Teretnica, POMORSKA ENCIKLOPEDIJA, VII, str. 524.

² O tome detaljno Ivo Grabovac, Analiza klauzula u tereticama jugoslavenskih brodara, Beograd, 1970.

³ Izraz »padrone« izvodi se iz lat. patronus na koji nailazimo u srednjevjekovnim statutima naših gradova. Taj se izraz kasnije koristio isključivo kao sinonim za zapovjednika broda (Brajković, Etude Historique... o. c., 140—144).

⁴ Teretnice koje su u ono vrijeme upotrebljavali parobrodi drukčije su formulirane i koncipirane, te su u mnogome slične današnjima.

⁵ Poblizje Ivo Grabovac, Prijevoz tereta na palubi, POMORSKI ZBORNIK, knjiga 10/1972, str. 499—500.

⁶ Radilo se o prijevozu iz hvarskih luka.