

Smjernice kojih se trebaju pridržavati zapovjedništva transportnih brodova u odnosu na isprave o ukrcaju i iskrcaju tereta

Petar Mohorović, Split

U pogledu isprava o ukrcanom i iskrcanom teretu, brodovi bi se trebali pridržavati ovih uputa:

a) U lukama ukrcaja, nakon što je teret ukrcan, treba agenciji potvrditi primitak robe i dati joj da ispostavi brodske teretnice. Ukoliko je ustanovljen kakav manjak, oštećenje, nedostatak na ambalaži itd., što bi se odnosilo na ukrcani teret (a na to treba najstrožije paziti), svakako je potrebno unijeti primjedbe ne samo na ispravi »potvrda ukrcaja« (engl. »mate's receipt«) već i na odnosnim teretnicama. Samo u iznimnim se slučajevima može dozvoliti da se takve opaske ne unesu u brodsku teretnicu, i to u slučaju kada se radi o krcatelju koji predstavlja veću i solidnu tvrtku, međutim s time da ta tvrtka — krcatelj izda pismeno jamstvo (garanciju) za to, da će brodaru nadoknaditi štetu prouzrokovanu »shortshipmentom«, detencijom (zadržavanjem) broda i sl. Zapovjedništvo broda treba da redovito šalje upravi poduzeća po jednu kopiju tih »mate's receipt«-a, na kojima su unesene opaske odnosno primjedbe.

b) Koleti ukrcanog tereta trebaju biti registrirani (pobilježeni u brojačkim listićima — »tally slips«) ne samo po krcateljevim odnosno agentovim brojačima već i po brodskim brojačima t. j. po ljudima sa broda. Ovo napominjemo iz razloga što se u nekim lukama agent (iako on djeluje kao brodovlasnikov predstavnik) zbog poslovnog oportuniteta često puta više priklanja interesima robe nego li interesima broda. Stoga brodovlasnik mora da sa svoje strane na neki način provjerava agentove navode unesene u odnosne dokumente. Konkretno rečeno, mora preko svojih brodskih brojača kontrolirati kako krcateljeve odnosno primaočeve tako i agentove brojače. To popogotovo vrijedi za slučaj kada agent uz agenturu broda obavlja u svojoj režiji još i manipulaciju ukrcaja-iskrcaja robe.

c) Brod treba da obavlja spomenutu kontrolu (pomoću svojih brojača) u dotičnoj luci svakodnevno, a brodski brojački listići trebaju biti svakodnevno usklađeni s brojačkim listićima agentovih odnosno krcateljevih brojača.

d) U iskrcajnoj luci agencija treba da potvrdi brodu u »knjigu tereta« primitak robe, s eventualnim primjedbama o stanju tereta.

e) Ukoliko su u »knjigu tereta« uz izvještaj o primitku tereta unesene i eventualne primjedbe o oštećenjima ili manjkama robe, onda izvještaj o iskrcanom teretu treba da bude supotpisan i po brodu i po agenciji.

f) Brod treba da supotpíše onaj »izvještaj o iskrcanom teretu« (engl. »cargo outturn report«) koji ispostavlja agencija, agencija treba da supotpíše »izvještaj o iskrcanom teretu« koji je sastavio brod. Naravno, podaci se navedeni u agentovu i u brodskom »izvještaju o iskrcanom teretu« moraju bezuvjetno podudarati. Ukoliko ima izvjesnih neslaganja i nepodudaranosti između ta dva izvještaja, brod ih treba da uskladi s agentom. Često se, naime, događa, da agenti šalju brodovlasniku »izvještaj o iskrcanom teretu« bez potpisa predstavnika broda. U tom slučaju brodovlasnik, polazeći od činjenice da agent svoj izvještaj pravi nakon odlaska broda iz iskrcajne luke, ima razloga da ga uopće ne usvoji kao mjerodavna. Događa se da agenti šalju svoj »izvještaj o iskrcanom teretu« bez potpisa broda, a često puta čak i bez potpisa i same agencije, te agent moli brodovlasnika da supotpíše taj dokument i da mu ga supotpisana vrati. Prije nego li se može udovoljiti tom agentovu zahtjevu, predhodno treba dobiti brodski »izvještaj o iskrcanom teretu« kako bi se moglo

ustanoviti činjenično stanje glede izmanipuliranog tereta i količine i kako bi se konačno moglo u gornjoj stvari odgovoriti agentu.

g) U slučaju nesolidne manipulacije ukrcaja — iskrcaja brod treba odmah da uloži prosvjed (protest) odgovornima: ako se radi o linijskim uvjetima ukrcaja ili iskrcaja onda stivadorskom poduzeću koje je za njegov račun obavilo taj posao, a ako se radi o FIOS(T) prijevozima, onda krcatelju odnosno primaocu dotičnog tereta. Uputno je da takav prosvjed brod uloži izravno, s time da se obavijest o učinjenom prosvjedu dađe istodobno i agentu. Tako se mora postupiti iz ranije iznijetih razloga.

h) Ako je brod kod linijskog ukrcaja i iskrcaja pretrpio dangubu ili detenciju tj. zadržavanje preko onog vremena koje bi on kao linijski brod normalno bio upotrebio za ukrcaj ili iskrcaj tereta obzirom na količine ukrcanog ili iskrcanog tereta i na svoje kapacitete (broj grotla i broj ruku na kojima se može raditi), i o tome treba unijeti opaske i primjedbe u »mate's receipt« i u teretnicu kod ukrcaja odnosno u teretnicu i u »izvještaj o iskrcanom teretu« kod iskrcaja robe. Dobro bi bilo da krcatelj u ukrcajnoj luci odnosno primalac robe u iskrcajnoj luci supotpíše u »knjizi tereta« (koju vodi brod) primjedbe i opaske što je upisao o gornjem dotični službenik broda (I. časnik palube).

i) Budući da odgovornost broda za teret normalno traje od časa kada je roba prešla brodsku ogradu (prelazeći s obale na brod) do časa kada opet pređe brodsku ogradu (prelazeći u iskrcajnoj luci s broda na obalu), treba općenito poduzeti sve što je potrebno da bi se mogla otkloniti odgovornost za manjkove i štete na teretu nastale u onom razdoblju kada teret nije bio u posjedu broda.

j) Nekada imamo i takve slučajeve da iz razloga izvan brodovlasnikove krivnje a također i izvan krivnje samog broda dođe do »shortshipment«-a. Imajući u vidu činjenicu da prema ugovoru o prijevozu robe (engl. »charter-party«) odnosno prema zaključnici (engl. »booking note«) odštetu u obliku mrtve vozarine (prazno za puno) ima osigurati unajmitelj broda, a on u dotičnoj luci ukrcaja eventualno nema svojeg predstavnika kod broda pa mu nije moguće na licu mjesta saznati njemu kao uvozniku robe za neminovnost »shortshipment«-a i prema tome za neminovnost svoje obaveze da plati »mrtvu vozarinu« (engl. »deadfreight«), bezuvjetno je potrebno da se, odmah nakon što je utvrđeno da nema dovoljno robe spremne za ukrcaj, dađe o tome agentu u odredišnoj luci brzojavna obavijest preko agenta u luci ukrcaja. Tako je isto neophodno potrebno da brod o obimu nastalog »shortshipment-a« (izraženog u dotičnim vozarinskim jedinicama: tonama, kubicama itd.) brzojavno obavijesti ne samo svoju direkciju već i agenta u luci gdje će dotični teret biti iskrcan.

k) Iz razloga pod točkom j) kao i iz razloga što se često (u svrhu boljeg iskorišćenja nosivosti broda i da se izbjegnu financijski gubici) obavlja takozvana »substitucija« tereta (zamjena jednog tereta za drugi), potrebno je da i brod sa svoje strane agentima u ukrcajnim lukama skrene pažnju na potrebu izdavanja zaključnice i za, da ih tako nazovemo, »improvizirane ukrcaje« t. j. za ukrcaje tereta koje bi brod s agentima na licu mjesta dogovorio ili za ukrcaje koje su agenti u ukrcajnim lukama zaključili naknadno s nekim tamošnjim krcateljem, koji bi u tom slučaju fungirao kao unajmitelj broskog prostora). U takvim je slučajevima, a i inače, bezuvjetno potrebno da

agent najbržim putem javi brodovlasniku koje je zaključnice baš on sklopio (i to bez obzira da li su te zaključnice sklopljene prije dolaska broda u ukrcajnu luku ili prilikom ukrcavanja drugih tereta) s time da naznači količine i druge glavne uvjete zaključka, i da te svoje zaključnice pošalje brodovlasniku hitno, ako je potrebno i avionskim putem. Konačno je potrebno da brodovlasnik bude najbržim putem obaviješten o tome koliko je kojeg tereta po pojedinoj zaključnici ukrcano. U svemu tome treba da vodi konstantnu brigu sam brod.

1) Izvještaji o putovanju trebaju sadržavati što iscrpnije i što točnije kronološke podatke o ukrcaju i iskrcaju tereta (uz naznaku satova rada i prekida), o prekidima rada zbog vremenskih nepogoda ili drugih razloga (čekanje na teret, premještaj broda na sidrište ili s jednog veza na drugi, blagdani, štrajkovi itd.). Ovo napominjemo iz razloga što u slučaju pomanjkanja vremenske tablice ili isprave »iskaz činjenica« (engl. »statement of facts«) iskazi broda služe kao dokumentacija za sastavljanje vremenskih tablica i drugih proračuna.