

Plan tereta

Petar Mohorović, Split

Krcanje tereta na brod predstavlja u izvjesnom pogledu složen posao. Tu se, naime, radi o tome da se što racionalnije iskoristi brodski prostor obzirom na težinu i na obim tereta, da se osigura stabilitet broda za vrijeme plovidbe i da se u slučajevima kada se krca više tereta za razne luke, teret složi na način da se pojedini koleti mogu iskrcevati u dotičnim lukama odredišta nesmetano i bez teškoća u pogledu na njihov smještaj u skladišnom prostoru broda.

Ako se radi o jednom jedinom teretu; koji se ima ukrcati na brod (na primjer samo rudača ili samo drvo ili samo kompaktni koleti jedne robe) a toni teretu stoji na raspolaganju čitav skladišni prostor broda ili barem dio skladišnog prostora, u koji međutim neće biti krcan i neki drugi teret, stvar je već jednostavnija. U tom slučaju otpada briga kako će se smjestiti taj teret obzirom na prisutnost drugih tereta.

Međutim, krcanje raznih tereta nameće potrebu da se vodi računa o prirodi svakog pojedinog tereta, o tome mogu li pojedini tereti u pogledu na njihova fizička i kemijska svojstva doći u međusoban dodir.

Već kod samog zaključivanja brodskeg prostora brodar treba da vodi računa o navedenim elementima. Kada je brod potpuno zaključen i kada se prema tome sasvim pouzdano zna koji će se tereti ukrcevati, u kojim količinama i za koje luke, operativni sektor u brodskom poduzeću izvještava o tome zapovjedništvu broda.

Zapovjedništvo broda (zapovjednik i I časnik palube) razmotrit će zadatak ukrcaja zaključenih tereta. Ono će u svrhu rasporeda tereta na brodu napraviti takozvani »plan tereta« ili, kako se to još kaže, »plan slaganja«. Taj plan može biti ne samo gruba skica o zamišljenom smještaju tereta u brodu već i prikaz situacije kako ona izgleda nakon što je ukrcaj cjelokupnog tereta gotov.

Za smještaj pojedinih tereta na brodu zainteresirani su osim brodar također i krcatelj i primalac tereta. Stoga se »plan tereta« često pravi u suradnji s krcateljem te se isti pravovremeno dostavlja i primaocu tereta i to po mogućnosti još dosta vremena prije dolaska u dotičnu odredišnu luku. Ovo potonje radi toga da bi primalac tereta mogao obaviti odgovarajuće pripreme za iskrcaj tereta. »Plan tereta« se za odredišnu luku šalje pomorskoj agenciji koja će kao predstavnik brodar obaviti otpremu broda. Pomorska agencija u odredišnoj luci upozna je s »planom tereta« stivađorsko poduzeće koje će organizirati i sprovesti iskrcaj tereta.

»Plan tereta« se može smatrati i nekom vrstom službene ponorne prostoru broda. On se obično izrađuje na posebnom papiru — tiskanici na kojoj je predviđen prostor za grafički prikaz smještaja robe. Na tom prostoru uokvirenom konturama jednog bilo kojeg broda ubilježuju se tereti koji su krcani, s

naznakom količine, težine, obima i drugih podataka od kojih je najvažniji relacija na kojoj se dotični teret ili, partija tereta prevozi.

»Plan tereta« se može smatrati i nekom vrstom službene, poslovne dokumentacije. On nosi određeni broj, na njemu se naznačuje ime broda za koji se pravi, broj putovanja u okviru kojeg se obavlja prijevoz ukrcajnih tereta, datum odlaska broda iz zadnje luke ukrcaja i sl.

Ispod skice smještaja tereta navode se komercijalni i nautički podaci u posebnim tablicama: a) ukupni teret, b) gaz na odlasku i c) sadržaj tereta po skladištima.

a) *Ukupni teret*: skupina podataka o ukupnom teretu pokazuje strukturu korištenja ukupne nosivosti broda to jest koliko na brodu ima komercijalnog tereta a koliko nekomercijalnog (posebno vodenog balasta, bunkera, pitke vode, ostalih težina) to sve, naravno, izraženo u tonama. Podaci sadržani u tablici »ukupni teret« iskazuju, u stvari, bonitet korištenja nosivosti broda. Ako je, na primjer, brod obavio 2 istovjetna putovanja to jest ako je prevezao 2 puta isti teret na istoj relaciji, daje nam se dobra prilika da usporedimo takva 2 putovanja i da vidimo u kojemu je od njih nosivost broda bila bolje iskorišćena. Uvijek treba paziti na to da po mogućnosti bude više komercijalnog a manje nekomercijalnog tereta. S druge strane, kod nekomercijalnog tereta (balast, bunker, ostale težine) mora se paziti i na to da li je konvencijentnije sa gledišta troškova eksploatacije broda uzeti odjedamput veću količinu bunkera u jednoj luci i da to bude eventualno na uštrb komercijalnog tereta (to jest da se u tom slučaju ukrca manje komercijalnog tereta) ili je pak bolje uzeti bunker ne u 1 luci već u 2 ili možda čak i 3 luke, tako da ga na brodu bude stalno u manjoj količini pa da se na taj način može prevoziti više korisnog tereta. Odnos količine tereta i balasta nam je važan za razmatranje pitanja stabiliteta broda. Ostale težine (takozvane »mrtve težine«) bi u pravilu trebale biti što manje, jer zaista nije racionalno da brod vozi naokolo po svijetu nepotrebne količine »mrtvog tereta«. U »mrtve težine« se ubrajaju između ostalog i »žitne pregrade« koje mogu iznositi i kojih desetak tona. Ako brod prevozi samo jedan put ili samo po koji put u toku dužeg vremenskog perioda teret koji iziskuje upotrebu »žitnih pregrada«, stalna prisutnost istih ide na uštrb korisnog tereta.

b) *Gaz na odlasku*: tu se označuje gaz broda u morskoj odnosno u slatkoj vodi. Označuje se pramčani, kimeni i srednji gaz broda. Gaz broda na odlasku iz ukrajne luke funkcija je težinskog opterećenja broda. Očitavanjem gaza može se kontrolirati koliko je tereta ukrcao na brodu.

c) *Sadržaj tereta po skladištima*: u toj se tablici navodi koliko je kojeg tereta smješteno u pojedinom skladištu broda.