

Brodski manifest kao carinska isprava

Raul Hury, Split

Domaći i strani brodovi, koji plove po obalnom moru FNRJ, moraju imati osim brodskih isprava po pomorskim propisima i propisane carinske isprave. Ukoliko se zateknu bez ovih isprava, odgovaraju pred carinskim vlastima za prekršaj, odnosno protiv zapovjednika broda carinske vlasti vode administrativno-kazneni postupak.

Ne svi brodovi, koji plove teritorijalnim morem FNRJ ili bolje rečeno obalnim morem, ne moraju imati carinskih isprava. Prema tome, jedni su u tom pravcu povlašteni, a drugi nisu.

Ova razlika, da jedni moraju imati carinske isprave, a drugi ne, proizlazi iz činjenice, što jedni vrše promet samo sa našom obalom, a drugi odlaze ili dolaze iz inozemstva. O tome koji su brodovi povlašteni i kako oni dobivaju status povlaštenja, bilo je govora u broju 1—1956. našeg časopisa, u kojem je protumačen rad po carinskim sprovodnicama, kao ispravama.

Nas međutim interesira status brodova, koji nisu povlašteni, tj. onih brodova, koji prema odredbama carinskih propisa moraju imati carinske isprave.

U međunarodnom prometu brodovima u cijelom svijetu poznata je brodska isprava »manifest«.

Prema tome i naše carinsko zakonodavstvo, tako nazivlje brodsku ispravu, kao dokumenat sa kojim zapovjednik broda, dolazeći ili odlazeći za inozemstvo, manifestira pred carinskim vlastima sve ono, što potpada pod carinsku kontrolu.

Zapovjednik broda, potpisujući ovaj dokumenat istupa pred carinskim vlastima, kao nosioc obaveza, da sve ono što je naveo u manifestu, odgovara stvarnom stanju na brodu. Radi toga za točnost manifesta odgovoran je zapovjednik broda.

Manifest koji sadrži ime broda i državnu pripadnost (zastavu), kao i ime zapovjednika naročito mora točno sadržavati upisane podatke o broju članova posade i putnika, količinu i vrstu tereta, kao i podrijetlo robe. Nadalje mora manifestirati ortljažu putnika, potrošni materijal, koji nije u inventaru označen kao i živežne namirnice nabavljene u inozemstvu.

Sastav manifesta u pogledu tereta vrši se na temelju teretnica — konosmana (Bill of lading),

a u odlasku iz naših luka sa izvoznom robom, manifest se sastavlja na temelju carinskih izvoznih dokumenata — deklaracija.

Prema odredbama carinskog zakona, dozvoljena je razlika do 8% težine one označene u manifestu sa onom, koja se konačno prijavljuje carinarnici posebnom carinskom ispravom t. zv. »uvoznim listom« (carinskom prijavom). Ova razlika se opravdava prema prirodi i kakvoći robe.

Zapovjednik broda može carinskim vlastima predati i inozemni manifest, ali u svakom slučaju ovaj je odgovoran za sadržaj, kao da ga je sam sastavio.

Brodski manifest mora biti predat carinarnici, odnosno carinskom službeniku nakon što je brod dobio slobodan saobraćaj tj., nakon što je lučka kapetanija dala dozvolu po kojoj je saobraćaj između broda i kopna slobodan.

Prema tome izdavanjem dozvole za »slobodan saobraćaj« smatra se, da je brod prešao granicu. Ipak brod ulazeći u naše teritorijalne vode iako nema obavezu da predaje manifest carinarnici prije dozvoljenog slobodnog saobraćaja, već kod samog ulaska u ove ili pristajanja u luku nalazi se pod carinskim nadzorom. Ovo s razloga, što se i prije »slobodnog saobraćaja« — promet između broda i kopna ne može obavljati bez odobrenja carinskih vlasti ili bez nadzora carinskih službenika.

Predajom uredno sastavljenog manifesta carinarnici, zapovjednik broda je ispunio svoju obavezu pred carinskim vlastima u pogledu tereta kojeg je dovezao iz inozemstva.

Daljni rad i konačno prijavljivanje inozemnog tereta (robe) carinarnici, ovaj rad se prenosi na druge osobe (pravna lica — špediteri), koji se brinu oko konačnog prijavljivanja robe carinarnici putem posebne carinske isprave t. zv. uvoznim listom ili carinskom prijavom, koja mora biti identična u pogledu količine, vrste i težine robe označene u brodskom manifestu, radi čega je točnost manifesta veoma važna, kao temeljni dokument za daljni rad. Prenijevši zastupništvo oko konačnog prijavljivanja i ocarinjenja inozemnog tereta drugim osobama (špediteru), zapovjednik broda je time prenio i obavezu odgovornosti za ovaj rad.

Ipak zapovjednik broda u dolasku ima i drugih obaveza prema carinarnici. On ne smije bez odobrenja pristati sa brodom u luci na kojem bilo mjestu, već na za to određenim mjestima. Ne smije pristajati u t. zv. »mrtvim lukama«. Jedino u slučaju, kada je u pitanju »viša sila«, može pristati, jer su tada nastupili događaji nezavisno od njegove volje, koje nije mogao predvidjeti niti izbjeći u bilo kakvom preduzimanju mjera predostrožnosti.