

Što je brodska teretnica?

Brodska teretnica kao potvrda o ukrcaju robe na brod, kao vrijednosni papir i kao ugovor o prijevozu

Petar Mohorović, Split

Brodska teretnica ili konosman (engl. Bill of Lading, franc. connaissance, njemački Konnosment ili Ladeschein ili Seefrachtbrief, talij. polizza di carico) ima izvanrednu važnost u pomorskom prijevozu robe. To je dokument koji u prekomorskoj trgovini znači isto što i tovarni list u željezničkom saobraćaju.

Brodska je teretnica u stvari isprava kojom brodar (brodarsko poduzeće) kao prevoznik potvrđuje, da je na određeni brod primio neki teret, s obavezom da će ga transportirati do određene luke i izdati osobi koja se bude uredno legitimirala kao vlasnik tog tereta. Oznaka samog tereta sadržana je u brodskoj teretnici. Brodska teretnica predstavlja, dakle, obavezu, da će u njoj označena roba biti u zapovjedniku broda predana u određenoj luci osobi koja na samoj teretnici figurira kao primalac tereta. Razumije se, da će se predaja robe primaocu izvršiti samo uz uslov da se prethodno ispune izvjesna utanačenja sadržana u teretnici.

Brodsku teretnicu izdaje brodar, odnosno zapovjednik broda. Međutim, nju može izdati i brodski agent i to u slučaju kada se radi o brodu linijske plovidbe. Kod brodova slobodne plovidbe, koji kreću pune terete ili veće djelomične terete, teretnicu ispostavlja većinom krcatelj robe s time što je podnosi na potpis zapovjedniku broda. U svakom slučaju potonji mora potpisati teretnicu, jer je u stvari on onaj koji robu preuzima na prijevoz. Zapovjednik broda savjetuje brodsku teretnicu s podacima o ukrcanom teretu, te ukoliko se isti slažu, on će teretnicu potpisati u onoliko primjeraka koliko ih je navedeno u tekstu same teretnice.

Brodska se teretnica izdaje barem u 2 primjerka. U tom slučaju 1 primjerak ide zapovjedniku broda, a 1 primjerak dobije krcatelj robe. Međutim, u praksi je uobičajeno da se teretnica izdaje u 4 primjerka: po 1 primjerak za krcatelja, primaoca, brodaru i zapovjednika broda. Dok su svi ostali primjerci prenosivi, primjerak namijenjen zapovjedniku broda nije prenosiv. Taj primjerak brodske teretnice prati robu na njezinu putu i zbog toga se upravo i nalazi u posjedu zapovjednika broda, odnosno prvog čovjeka iz njega, to jest prvog časnika na brodu. Brodska teretnica predstavlja vrst vrijednosnog papira isto tako kao što su to mjenice, dionice, obveznice, založnice i sl. Ona daje pravo na teret i radi toga roba koja još plovi može biti predmetom kupoprodaje.

Brodska teretnica sadrži sljedeće podatke:

1. Broj, dan izdanja i broj izdatih primjeraka (originala i kopija);
2. Ime i narodnost broda;
3. Tonažu broda;
4. Vrst i oznaku tereta;
5. Količinu tereta;
6. Iznos vozarine;
7. Ime krcatelja;
8. Oznaku kome se roba ima izručiti;
9. Mjesto ukrcaja i iskrcaja (ukrcajna i određena luka);
10. Oznaku dali je izdana: a) na ime, b) na donosioca, ili c) po naredbi;
11. Razne žigove, način pakiranja, signature, itd.;

12. Uglavak o vozarini, to jest dali je vozarina plaćena unaprijeg (engl. »freight prepaid«), ili se ima platiti na odredištu (engl. »freight payable at destination«);

13. Razne klauzule (zaporke).

Podatak pod točkom 10. odnosi se na stupanj odgovornosti koju na sebe preuzima brodar odnosno zapovjednik broda u času kada se roba ukrca na njegov brod. Naime, po dolasku broda na odredište, brodska teretnica može biti izručena:

1. Određenoj osobi, i u tom slučaju ona glasi na ime, to jest sadrži ime onoga kome teret treba predati. Ovakva se teretnica može prenijeti običnom cesijom;

2. Donosiocu iste, i u tom slučaju ona glasi na donosioca, to jest sadrži oznaku da se teret ima predati njezini donosiocu. Ovakva se teretnica može prenijeti prostom predajom iz ruke u ruku bez ikakva juridičkog akta;

3. Bilo kojoj osobi koja se izkaže kao uredan imalac iste. U tom slučaju kažemo da teretnica glasi po naredbi, i to naredbi određene osobe, ili samo po naredbi. Prenosi se na drugog takozvanim indosmanom (žiroim). Posljednji se imalac teretnice mora iskazati neprekinutom nizom indosmana. Sam indosman može da bude: a) potpun (u tom slučaju na teretnici stoji napomena »izručiti N. N.-u« ili »po odredbi«) i blanko (u tom slučaju pošiljalac robe stavlja na poleđini teretnice svoj žig i potpis. Brodska teretnica koja je »blanko indosirana« (engl. »blank endorsed«) poprima značaj brodske teretnice na donosioca.

U slučaju pod točkom 1. zapovjednik broda je dužan da u odredišnoj luci preda teret onoj osobi, na čije ime teretnica glasi i koja prema tome iz same teretnice izvodi svoje pravo na robu. Naravno, on se prethodno mora osobno uvjeriti o identitetu te osobe.

U slučaju pod točkom 2. zapovjednik će broda izručiti teret osobi koja mu se prva pojavi s ispravnim primjerkom teretnice. Ovdje nije važan identitet osobe. Međutim, ukoliko zapovjednik broda posumnja da je donosilac teretnice došao u posjed iste na nedozvoljen način, on ne će teret izručiti tom donosiocu teretnice, nego će sudskim putem provjeriti, dali se zaista radi o protuzakonu posjedu.

U slučaju pod točkom 3. zapovjednik broda izručiti će teretnicu osobi koja mu se legitimira urednim primjerkom iste, u čiji je posjed ušla, kao što je ranije rečeno, neprekinutom nizom indosmana. Ovakva se vrst teretnice upotrebljava na brodovima duge plovidbe i to iz razloga što se indosmanom teret može prodati nekoj trećoj osobi dok isti još plovi. Općenito uzevši, najobičniji je oblik teretnice — teretnica po naredbi. Ona se lako prenosi te s komercijalnog stanovišta ima od svih vrsti teretnica najveću praktičnu vrijednost. Sami se indosman, koji ima za cilj prijenos vlasništva nad robom od jedne osobe na drugu, vrši uz uvjet da druga strana (to jest novi vlasnik robe) izvrši uplatu robe u gotovinu ili da se obaveže na plaćanje u određenom roku uz mjenicu. Nekada se brodska teretnica indosira i deponira u banku kao jamstvo za udovoljenje obavezama iz kreditiranja.

Zapovjednik je dužan da teret preda na odredište samo onako, kako ga je primio. Pri tom se misli na količinu, kakvoću i stanje istog, kao i na način pakiranja. Ako je teret primljen u rasutu stanju (»ala rifusa«), on će u takvu stanju biti i izručen. Ako je pak primljen u sanducima, izručiti će se u sanducima, i t. d. Iz svega toga proizlazi, da zapovjednik broda snosi veliku odgovornost za primljeni teret. Ta mu činjenica nalaže da se prije potpisivanja teretnice uvjeri o svim onim elementima koji su navedeni u pogledu tereta. Radi opreza zapovjednik broda potpisat će teretnicu samo za onu robu koja je već ukrkana na brod. Ukoliko bi potpisao teretnicu za robu koja doduše nije još ukrkana, ali se nalazi tik uz brod i koja je spremna na ukrcaj, automatski bi na sebe preuzeo odgovornost da čuva i ono što nije na brodu.

U nekim se je slučajevima zapovjedniku broda teško uvjeriti o ispravnosti navoda sadržanih u brodskoj teretnici, a koji se odnose na količinu, kvalitet, stanje tereta i sl. Prirodno je da će se u takvim slučajevima htjeti ograditi od odgovornosti, što mu uostalom i zakonski propisi dozvoljavaju. On to postizava na taj način, da u

brodsku teretnicu unosi razne klauzule (zaporke), od kojih su najobičnije ove:

1. »sadržaj nepoznat« (engl. »contents unknown«);

2. »Težina i sadržaj nepoznati« (engl. »weight and contents unknown«);

3. »Kakvoća nepoznata« (engl. »quality unknown«);

4. »Mjera i težina nepoznate« (engl. »measurement and weight unknown«);

5. »Oznake nepoznate« (engl. »marks unknown«);

6. »Količina i kakvoća nepoznate« (engl. »quality and quantity unknown«);

7. »Težina, vrijednost i sadržaj nepoznati« (engl. »weight, value and contents unknown«);

8. »Ukrvano u prividno dobru stanju« (engl. »shipped in apparent good order and condition«). Ovdje treba napomenuti, da ukoliko je zapovjednik stavio ovakvu klauzulu, on ne može kasnije u pogledu robe tvrditi nešto protivnog;

9. »Navodno« (engl. »dice essere«).

Za štete koje bi mogle nastati na robu po naslovu pomorskih rizika brodar se može osloboditi odgovornosti ako na brodskoj teretnici stavi napomenu da »nije odgovoran za štetu koja se može pokriti osiguranjem« (engl. »not responsible for damage capable of being covered by insurance«). Ako bi se brodar htio osloboditi odgovornosti i u pogledu šteta, koje mogu skriviti njegovi namještenici, on će na brodskoj teretnici unijeti napomenu da »nije odgovoran za štetu koja bi mogla nastati iz bilo kojeg razloga a koja se može pokriti osiguranjem« (engl. »not responsible for damage however caused, which is capable of being covered by insurance«).

Ukoliko brodska teretnica ne sadrži nikakvih klauzula u smislu gornjeg, kažemo da je to »čista brodska teretnica« (engl. »clean bill of lading«). U protivnom slučaju nazivamo je »nečistom brodskom teretnicom« (engl. »foul bill of lading« ili »cloused bill of lading«). Može se dogoditi da krcatelj zatraži od brodarca izdavanje »čiste brodske teretnice« iako se radi o nekoj manjkavosti u pogledu robe, zbog čega bi trebalo unijeti u teretnicu neku klauzulu. U tom slučaju krcatelj izdaje brodaru garantno pismo kojim na sebe preuzima odgovornost za sve štete što bi za brodarca mogle nastati zbog ispuštanja eventualnih opaski u teretnici, dok zapovjednik broda izdaje »čistu brodsku teretnicu« na osnovu koje pošiljalac robe može bez ikakvih poteškoća naplatiti akreditivnu svotu. Prema tome takva praksa štiti prodavaoca robe, jer on na taj način izbjegava poteškoće u koje bi mogao zapasti kada bi kupac odbio da preuzme robu ili kada bi ovaj tražio bonifikaciju. S druge strane ta praksa ugrožava interese osiguratelja, jer osiguratelj osigurava robu koja je možda već oštećena, a on pretpostavlja da je u ispravnom stanju budući da je izdana »čista brodska teretnica«. Radi toga osiguratelj traži da ga se detaljno informira o sadržaju garantnog pisma.

Čim brodar, odnosno zapovjednik broda nakon dolaska u odredište izruči teret na osnovu utanačenja u teretnici, za njega je obaveza koja proizlazi iz ugovora o prijevozu robe, kao i iz same teretnice, ispunjena. Zakoniti imalac teretnice dobije teret s time, da primjerak teretnice u čijem je posjedu bio, povraća brodaru, odnosno zapovjedniku broda. Praktički se sam akt izručenja tereta sastoji u tome, da primalac tereta preda zapovjedniku broda, odnosno brodskom agentu, teretnicu koja je bila njemu namijenjena. Nakon što primi teret, primalac će na poleđini teretnice potvrditi primitak tereta. Ukoliko je ustanovljen manjak ili kvar na samom teretu, primalac će unijeti odgovarajuće primjedbe, koje će potpisati i zapovjednik broda.

Brodska teretnica sadrži često puta i niz drugih elemenata osim onih koje smo ranije nabrojili. Ukoliko je prije prijevoza robe sastavljen t. zv. »Ugovor o prijevozu robe« (engl. »Charter-Party«), na teretnici će se jednom općom klauzulom potvrditi sva ona utanačenja koja su sadržana u »Ugovoru o prijevozu robe«. Katkada se događa da brodska teretnica i »ugovor o prijevozu robe« sadrže izvjesne međusobno kontradiktorne odredbe, drugim riječima da između teretnice i tog ugovora postoje neka neslaganja. U takvom slučaju za spor koji bi nastao između krcatelja i brodarca, mjerodavan bi bio »Ugovor o prijevozu robe«, dok bi za spor između krcatelja i primaoca bila mjerodavna teretnica.



Novi način ribarenja u punom je jeku

jeftina i laka metoda, ali za mreže iz izvjesne vrste ribarskog konca, ako se upotrebljavaju u toplijim morima, pokazala se boljom uljana rastopina organskih bakar-

nih soli ili bakarnog sapuna. Pokusima i demonstracijom ribarima je pokazano, gdje će potonju metodu primjenjivati, kako bi bolje živjeli od svojih mreža i dulje ih očuvali.

Ribari su bili poučavani i o upotrebi nuzproizvoda. U čitavom području Jugoistočne Azije stručnjaci su prikazivali način, kako se iz planktona izrađuje pasta. Taj se plankton sastoji od jedne vrste malih račića, koji se u ogromnim količinama nalaze u određeno godišnje doba na izvjesnim morskim područjima. Oni se love pomoću napetih mreža, izrađenih od kineske trave, a zatim se fermentiraju sa soli i dva do tri puta melju u električnom ili motornom mlinu. Rezultat toga je nešto, nalik na tamni crveni sir. Produkt se potom pakira u plastične vrećice sa zaštitnim znakom proizvođača i prodaje kao hranjiv i tečan proizvod, poznat pod imenom »belačan«.

»Belačan« nije ništa nova, ali suvremeni način njegove izrade i higijensko pakovanje u politenske vrećice, kako bi dugo ostao svjež i sočan, potpuno su novi. Razvijena je i metoda brzog smrzavanja ribe, tako da ni nakon šest mjeseci ne gubi svoj okus. Isto je tako uvedena i izrada ribljih konzervi i ovaj Azijatima omiljeli proizvod, uskoro će prodrijeti na svjetsko tržište. Jedini problem zasad predstavlja kemijsko nagrizanje lima, koje prouzrokuju mirodije, ali na uklanjanju toga već rade kemičari i inženjeri.

U mnogim dijelovima svijeta riblje se ulje vadi iz ribljih otpadaka. U Malaji se, međutim, eksperimentira sa lovom riba radi njihove prerade u brašno. Ono se upotrebljava kao hrana za perad i svinje, kao poljsko gnojivo i posebice kao gnojivo za orhideje. Ono konačno služi i kao baza za izradu ljudske hrane, bilo pomiješano sa začinima i mirodijama ili pak kao brašno za biskvit ili kašu.

U Jugoistočnoj Aziji razvio se i jedan poseban tip gospodarstva t. zv. »ribarska farma«, na kojoj se uz ostale životinje uzgajaju i ribe. RIBE se hrane svinjskim izmetinama. Ovakvi ribnjaci misu ništa novo. Njih je bilo još u starovječnoj Aziji, ali su s vremenom bili zapušteni. Potreba za hranom dovela je do njihove obnove. Kako smo rekli, riba je glavna hrana, a na ovaj način njen je uzgoj jeftin.