

Kakvi su uvjeti predviđeni u linijskoj brodskoj teretnici?

Teretnicu je odobrila Konferencija „The Baltic and International Maritime Conference

Petar Mohorović, Split

Brodovi brodarskih poduzeća učlanjenih u konferenciju »The Baltic and International Maritime Conference« obavljaju prijevoz robe uz uvjete posebne teretnice, čiji su sastojci od prilike ovi:

1. *Definicija:* pod izrazom »merchant« (trgovac) podrazumijeva se krcatelj, primalac odnosno naslovnik pošiljke, imalac teretnice i vlasnik tereta.

2. *Vrhovna zaporka* (engl. »paramount clause«): Haška pravila sadržana u Međunarodnoj Konvenciji za unifikaciju izvjesnih pravila što se odnose na brodsku teretnicu, a koja su na snazi u zemlji otpreme, primjenjivat će se na predmetni ugovor (to jest na ovu teretnicu). Ukoliko to nije slučaj, primjenjivat će se zakonski propisi koji važe u dotičnoj zemlji otpreme.

3. *Pravna nadležnost:* svaki spor u vezi s predmetnim prijevozom rješavat će se u zemlji gdje poduzeće-prevoznik ima svoje poslovno središte, te će se u tom smislu primjenjivati i zakoni te zemlje izuzev drugačijih utanačenja.

4. *Trajanje odgovornosti:* Prevoznik ili njegov agent neće biti odgovoran za gubitke ili štete na robi u razdoblju prije ukrcaja i u razdoblju nakon iskrcaja tereta s broda, bez obzira kako nastane odnosno šteta ili gubitak.

5. *Svrha putovanja:* Ugovor (koji predstavlja ova teretnica) predviđen je za linijsku službu te će putovanje pod ovom teretnicom obuhvatiti uobičajene luke ili najavljene luke bilo da su one spomenute ili da nisu spomenute u ovoj teretnici. On će također obuhvatiti i druge luke unutar ili izvan uobičajene ili najavljene rute, iako ploveći prema tim lukama brod ode i dalje ili ode u neku drugu luku protivno utanačenjima ove teretnice. Brod može pristati u bilo koju luku u svrhu izvršenja predmetnog putovanja, nekog predhodnog ili pak nekog kasnijeg putovanja. Isto tako brod može propustiti da pristane u bilo koju luku bez obzira na to da li je ta luka ili su te luke predviđene u redu vožnje te može pristati u jednu te istu luku više puta. Nadalje, brod može s teretom ili bez tereta, prije odlaska u iskrcajnu luku

ili nakon isplovljenja iz iskrcajne luke obaviti kompenzaciju kompasa, ići u suhi dock, ići na navoz ili u brodogradilište, može biti podložan degazifikaciji, čišćenju i sličnim mjerama, može uzeti goriva ili hrane i materijala, može ostati u luci, isploviti bez peljara, tegliti i biti tegljen, može spasavati ili pokušati da spasi živote ili imovinu. Sve je to uključeno u ugovornom putovanju.

6. *Zamjena broda, prekrcaj i reekspedicija:* Bilo da je izričito utanačeno unaprijed ili na drugačiji način, prevoznik može obaviti prijevoz robe do određenih luka spomenutim brodom ili drugim brodom ili brodovima s time da ti brodovi pripadaju ili ne pripadaju prevozniku ili drugima, ili pak drugim prevoznim sredstvima. Pri tom on može otići brodom u određene luke izravno ili neizravno, te može robu ili dio iste odnijeti i dalje od određinih luka, može je prekrcati, iskrcati ili uskladištiti ili na obali ili na nekom plovilu, može je reekspedirati na svoj trošak ali na rizik »trgovca«. Kada je zadnje određite robe neka druga luka a ne predmetna određita luka, u tom slučaju prevoznik djeluje samo kao otpremnik (spediter). Odgovornost prevoznikova svodi se na dio prijevoza koji je obavio on brodovima pod njegovim rukovodstvom te prevoznik neće uvažiti nikakvu reklamaciju za štete ili gubitak koji su se desili kroz drugi dio prijevoza pa čak i u slučaju kada je on naplatio vozarinu za cijeli prijevoz robe.

7. *Upotreba teglenica:* upotreba teglenica u luci ukrcaja ili iskrcaja ili pak izvan iste ide na račun »trgovca«.

8. *Ukrcaj, iskrcaj i isporuka (izručenje) tereta:* o tome se brine »prevoznikov« agent. Istovar, uskladištenje i izručenje tereta primaocu idu na račun »prevoznika«. Operacija ukrcaja ili iskrcaja mogu početi bez prethodne obavijesti. »Trgovac« ili njegov agent će predati na otpremu robu onda kada je brod spreman za ukrcaj i uz tolik intenzitet (ritam, tempo) uz kolik brod može teret primati, a također — međutim samo na traženje prevoznika — i izvan redovitog radnog vremena usprkos bilo kakvim lučkim uzancama. Inače je prevoznik lišen bilo kakve obaveze u pogledu ukrcaja te-

reta. U tom slučaju brod može napustiti ukrajnu luku bez prethodne obavijesti, i mrtva se vozarina ima platiti. »Trgovac« ili njegov agent preuzima (u luci iskrcaja) teret ili nastavlja da preuzima teret uz tolik intenzitet (ritam, tempo) uz kojik ga brod može iskrcavati a također — međutim samo na zahtjev prevoznika — i izvan redovitog radnog vremena bez obzira na bilo kakve lučke uzance. Inače je prevoznik lišen obaveze da iskrca teret. »Trgovac« snosi sve troškove prekovremenog rada u vezi s predajom robe na otpremu odnosno u vezi s preuzimanjem robe u luci određista. Ako se ne plaći prijevoz robe kroz razumni period vremena, prevoznik može robu prodati privatno ili aukcijom.

9. *Živa stoka, biljke i palubni teret:* takav se teret prevozi uz uvjete Haških pravila, ali uz iznimku što prevoznik nije odgovoran za bilo kakav gubitak ili štetu koja bi potjecala iz bilo kojeg čina ili propusta njegovih službenika u rukovanju tim životinjama, biljkama ili palubnim teretom.

10. *Opcija:* Luka iskrcaja za opcionalni teret mora biti saopćena agentima broda u prvoj od opcionalnih luka najkasnije 48 sati prije dolaska broda u tu luku. U protivnom slučaju prevoznik može izabrati da iskrca teret u prvoj ili u bliskoj drugoj opcionalnoj luci, te će se smatrati da je prevoznik u cjelosti ispunjen. Bilo kakva opcija u smislu ove zaporkе može biti primijenjena samo za cijelu količinu tereta pod ovom teretnicom.

11. *Vozarina i troškovi:*

a) Unaprijed plativa vozarina, bilo da je stvarno plaćena smatrat će se potpuno zasluženom nakon ukrcaja robe i neće se vratiti platiocu u nijednom slučaju. Zahtjev prevoznika za podmirenje bilo kakvih troškova pod ovim ugovorom smatrat će se definitivno plativim na isti taj način i to čim su takvi troškovi bili učinjeni. Od časa dosjeća vozarine i troškova teći će kamata od 5%.

b) »Trgovac« će snositi troškove »fumigacije« te troškove sakupljanja i sortiranja nepakiranog tereta kao i vaganje na brodu. Troškove učinjene u svrhu ispravljanja štete, premještanja tereta i prepakiranja istog, a koji se imaju pripisati izuzetnim slučajevima (razlozima), te nadalje troškove izazvane extra-manipulacijom tereta također će snositi »trgovac«.

c) Sve pristojbe, namete i troškove koji bi se računali na osnovu vozariniskog iznosa, težine tereta ili tonaže broda, snosi »trgovac«.

d) »Trgovac« je obavezan platiti svaku vrst globe koja bi teretila prevoznika, brod ili teret zbog nepoštivanja carinskih ili uvoznih ili izvoznih propisa.

e) U slučaju netočne deklaracije tereta, njegovog sadržaja, težina, dimenzija, vrijednosti robe, prevoznik može tražiti naplatu dvostrukog iznosa vozarine. Da bi mogao ustanoviti stvarne činjenice, prevoznik si pridržava pravo da tražiti od »trgovca« originalan račun i da daje pregledati sadržaj tereta te da provjeri težinu, dimenzije i vrijednost istog.

12. *Zalog (hipoteka):* prevoznik ima zalog na bilo koji iznos koji bi dospio pod ovim ugovorom i na bilo koje troš-

kove u vezi s naplatom istog. On je ovlašten prodati robu privatno ili dražbom, u svrhu naplate svojeg potraživanja.

13. *Zakašnjenja:* Prevoznik neće biti odgovoran za bilo kakav gubitak koji bi pretrpio »trgovac« zakašnjenjem robe izuzev slučaj kada je to zakašnjenje prouzročilo osoblje broda nekim grubim nemarkom odnosno nepažnjom.

14. *Generalna havarija i spasavanje:* Generalna havarija se može likvidirati u bilo kojoj luci ili mjestu u opciji prevoznikovoju te se ima riješiti prema York-Antwerpenskim pravilima iz 1950. godine. U slučaju nesreće, opasnosti štete, kraha prije ili poslije početka putovanja, a prouzročeno bilo kojim od gorespomenutih razloga, bilo da se taj udes ima pripisati nepažnji ili ne, za koji ili za posljedice kojeg prevoznik nije odgovoran, statutarно, ugovorno ili na drugačiji način, »trgovac« će kontribuirati s prevoznikom u generalnoj havariji te će platiti troškove spasavanja i druge izvanredne troškove u vezi s robom. Ukoliko je brod za spasavanje (»ekipni brod«) vlasništvo prevoznika ili njime prevoznik radi, spasavanje će se platiti u cijelosti kao da je brod za spasavanje (ekipni brod) vlasništvo nekog trećeg brodarka.

15. *»Both-to-blame Collision Clause«:* ta se zaporka primjenjuje u slučajevima kada se njezive odredbe ne mogu sprovesti snagom sudskog zakonodavstva Sjedinjenih Američkih Država.

16. *Vladina uputstva, rat, epidemije, led, štrajkovi itd.* Komplikacije koje se u tom pogledu javljaju u odnosu na ispunjenje ovog ugovora, riješavaju se na način sličan onome koji je predviđen u većini drugih ugovora.

17. *Identitet prevoznika:* Ugovor dokazan ovom teretnicom sklopljen je između »trgovca« i vlasnika ovdje spomenutog broda (ili njegove zamjene) te je stoga utanačeno da će jedino spomenuti brodovlasnik biti odgovoran za bilo kakvu štetu ili gubitak koji bi se pripisao raskidu ili neispunjenju bilo kakve obaveze iz ovog prijevoznog ugovora bez obzira da li se to odnosi na plovidbenu sposobnost broda ili ne.

DOPUNSKЕ ZAPORKE (»ADDITIONAL CLAUSES«)

One se primjenjuju u slučaju da to traži odnosni promet robom.

A. *Danguba (»demurrage«):*

Prevozniku će se platiti danguba po satu od po toni BRT broda ukoliko se brod ne nakrca ili iskrca tempom predviđenim u zaporci br. 8, s time da se ima računati bilo kakvo čekanje na vez, u luci ili izvan luke. Ukoliko se zakašnjenje ima pripisati razlozima izvan kontrole »trgovčeve«, odbit će mu se 4 sata od vremena u prekostojnicama. Svaki će pojedini »trgovac« biti odgovoran naprama prevozniku srazmjernim dijelom dangube, s time da se njegov udio u dangubi zasniva na ukupnoj vozarini tereta koji se ima ukrcati odnosno iskrcati u dotičnoj luci. Ukoliko su dangubu skrivili drugi »trgovci«, za istu dotični »trgovac« neće biti odgovoran. Danguba ne smije premašiti vozarinu svakog pojedinog koleta.