

# Tipovi ugovora o pomorskom prijevozu

Petar Mohorović, Split

Ugovora o pomorskom prijevozu robe (eng. Charter-Party) ima više vrsti. Međutim prije nego razmotrimo tipove tih ugovora bit će potrebno da vidimo koje elemente sadrži takav ugovor te na koje se vrsti brodarskih usluga može isti odnositi.

»Charter-Party« sadrži redovito ove elemente:

1. ime broda, njegovu nacionalnu pripadnost (narodnost) te njegovu tonažu i klasu. Kod svakog broda razlikujemo a) brutto registarske tone (skraćeno BRT) b) netto registarske tone (skraćeno NRT). Tone pod a) predstavljaju zbroj zapremnina svih prostorija u brodu a tone pod b) pretstavljaju zbroj zapremnina određenih samo za teret i za putnike. 1 registarska tona iznosi 2,832 m<sup>3</sup>, dakle ona nije težinska već prostorna jedinica mjere. Svaki brod mora imati klasu koju mu određuje društvo specijalno ovlašteno za klisifikaciju brodova. U svijetu postoje slijedeća društva te vrsti: Lloyd's Register; British Corporation (sada kombiniran s Lloyd's Register); Germanischer Lloyd, Registro Italiano, Norske Veritas, American, Record i Bureau Veritas. Kod nas postoji Jugoslavenski Register Brodova.
2. Ime brodara i krcatelj.
3. Dan do kojeg se brod mora prijaviti krcatelju u luci utovara to jest dan do kojeg zapovjednik broda mora dati izjavu da je brod spreman krcati određeni teret (engl. »Cancelling date«).
4. Vrijeme koje krcatelju stoji na raspolaganju za utovar i istovar tereta (stojnice za ukrcaj i stojnice za iskrcaj robe).

5. Ošteta koju krcatelj mora platiti brodaru ako prekorači rok predviđen za ukrcaj ili za iskrcaj tereta.
6. Naknadu koju brodar plaća krcatelju ako ovaj postigne vremensku uštedu kod ukrcaja odnosno kod iskrcaja tereta. Obično se ugovori da ta naknada (engl. »dispatch-mony«) iznosi polovicu dangube (engl. »demurrage«).
7. Mjesto ukrcaja i mjesto iskrcaja, način ukrcaja i iskrcaja, utanačenje u pogledu snanjanja troškova oko ukrcaja, uskladištenja, iskladištenja i iskrcaja tereta.
8. Vrst i količinu tereta.
9. Iznos vozarine.
10. Utanačenja u pogledu odgovornosti brodara.
11. Utanačenja u pogledu generalne havarije, premještanja broda itd.
12. Utanačenja u pogledu prekovremenog rada, uključivši prekovremeni rad posade u vezi s operacijom utovara odnosno istovara robe.
13. Utanačenja o načinu rješavanja eventualnih sporova.
14. Klauzule pomorskog osiguranja.

Katkada »Charter-Party« sadrži i klauzulu o substituciji prema kojoj se za prijevoz stanovite robe može upotrijebiti umjesto dogovorenog broda neki drugi brod.

»Charter-Party« se izdaje: a) za prijevoz robe cijelim brodom, b) za prijevoz robe razmjernim dijelom broda i c) za prijevoz robe određenim brodskim prostorom.

Inače su poznate ove vrsti »Charter-Party«-a:

1. Bare-boat Charter to jest zakup neopremljenog (golog) broda;
2. Demise Charter to jest zakup broda bez posade;

3. **Time Charter** to jest zakup broda s posadom;
4. **Voyage Charter** to jest zakup broda na putovanje s podvrstom;
5. **Consecutive Voyage Charter** najam broda za nekoliko uzastopnih putovanja.

Obično se u svakom »Charter-Party« utanačuje da zapovjednik broda treba u određenom roku prije prispjeća broda u luku utovara dati krcatelju brzojavnu obavijest o eventualnom datumu dolaska broda. To se na engleskom kaže »Expected time arrival« to jest »očekivano vrijeme dolaska« a u potrebljava se pod kraticom ETA. Nadalje uobičajeno je da se u »Charter-Party« unese naznaka agenta u luci ukrcaja kao i agenta u luci iskrcaja.

Vozarina se određuje po težinskoj jedinici ili po prostornoj jedinici, a može se odrediti i po vrijednosti robe, što je međutim rjeđi slučaj. Kod težinske jedinice dolaze u obzir tone i to ili metričke (obične) tone od 1.000 kg ili pak duge tone od nekih 1.016 kg. Vozarina po vrijednosti (vozarina ad valorem) dolazi u obzir samo kod skupocjenih predmeta te se fiksira u postotku na vrijednost tereta. Često se ugovara i tako zvana »Lumpsum freight« to jest globalna vozarina za cijeli teret.

U pogledu količine tereta brodar se često kod sklapanja ugovora o prijevozu ograđuje klauzulom o nekom postotku na više ili na manje. Na primjer ako se ugovori klauzula 5% više-manje prema nahođenju zapovjednika broda (engl. »5% more or less captain's option«), krcatelj će u granicama ugovorenog raspona od 5% manje do 5% više ukrcati onoliko količinu tereta koliko mu odredi kapetan broda. Na taj se način postizava slijedeće: prije svega kapetan vodeći računa o stabilnosti broda dozvolit će krcanje do one količine koja tu stabilnost neće ugroziti. Osim toga ako brodar ima mogućnost da uz specijalni teret utovari još i tako zvanog generalnog tereta, moći će se koristiti ugovorenom klauzulom o dozvoljenom rasponu na manje ili na više, pa će ukrcati upravo onoliko generalnog tereta koliko mu spomenuta klauzula dozvoljava.

Osim gornjih elemenata »Charter-Party« može sadržavati još i ove elemente: klauzulu o štrajku, ledu, ratu, klauzulu o devijaciji (skretanju sa predviđene rute), klauzulu o bunkerovanju (uzimanju goriva u tako zvanim bunkerskim stanicama) itd.

»Charter-Party« gubi valjanost kada se brod izgubi ili ako se roba ne smije otpremiti u određenu luku uslijed zabrane njezina izvoza iz zemlje porijekla u zemlju namjene odnosno uslijed zabrane njezina uvoza u zemlju namjene iz bilo koje druge zemlje. Nadalje »Charter-Party« se poništava ako teret nestane uslijed više sile, ako dođe do blokade luke ukrcaja odnosno iskrcaja, ako brod bude zaplijenjen ili ako jedna od ugovorenih strana istupi iz ugovora i drugoj strani plati »mrtvu vozarinu« (engl. »dead freight«).

Brodovlasnici, krcatelji i pomorski agenti sporazumjeli su se već odavno da u svrhu što bržeg i preciznijeg sklapanja ugovora o prijevozu sastave standardne ugovore za prijevoz određenih tereta iz određenih luka u određene zemlje ili grupe zemalja. Razumije se da su uvjeti sadržani u tim pojedinim ugovorima podešeni prema prilikama i uzancama koje vladaju u dotičnim lukama. Štampani su privatni formulari na osnovu kojih se zaključuju ugovori o pomorskom prijevozu robe. Na taj način posrednici kod sklapanja ugovora o prijevozu (tako zvani »brokers«-i) ne trebaju biti obavješteni o svim uvjetima »Charter-Party«-a već samo o konkretnim podacima koji se odnose na konkretan posao (na primjer: ugovorena količina tereta, ugovorena vozarina, visina »demurrage«-a i »dispatch«-a, ime krcatelja, ime brodarka, naznaka agenata itd. itd.). Radi lakšeg sporazumijevanja o potrebi modifikacije nekog uvjeta obično svaki »Charter-Party« sadrži sa strane numeraciju crta. Na taj se način brodar i krcatelj mogu vrlo brzo sporazumjeti o preinaci tog i tog detalja. Dovoljno je spomenuti broj crte (retka) u kojemu treba nešto izmijeniti i naznačiti o kakvoj se izmjeni radi.

»Čartrovanje« (engl. »Chartering«) znači unajmljivanje broskog prostora. Ono se vrši većinom preko pomorskih agenata (engl. »Chartering Agents« ili »Chartering Brokers«). Brodar plaća agentu proviziju za teret koji mu ovaj nađe. Brodar je u stvari svom agentu principal. Postoje i specijalne burze za »čartrovanje« broskog prostora. U svijetu je najpoznatija takva burza »Baltic Exchange« sa sjedištem u Londonu. Pristup u istu imaju samo njezini članovi. Sve su ostale burze u svijetu više manje lokalnog značaja. Interesantno je da se na svjetskom tržištu broskog prostora visina vozarinskih stavova kreće još uvijek u okvirima koje je svojim utjecajem postavila spomenuta londonska burza, tako da svako veće brodersko poduzeće (bez obzira u kojoj se zemlji radi) u svijetu ima svojeg agenta u Londonu. Pretstavnik je naših broderskih poduzeća u Londonu »Anglo-Yugoslav Shipping Company Ltd.«. Ta je agencija ovlaštena da u ime naših poduzeća sklapa ugovore o prijevozu robe morem. Kod nas u Jugoslaviji postoje slijedeće pomorske agencije:

1. Jugoslavenska Pomorska Agencija (skraćeno »Jug-agent«) sa sjedištem u Beogradu i s pretstavništvima u svim većim mjestima i lukama Jugoslavije.

2. Jadranska Pomorska Agencija (skraćeno »Jadro-agent«) sa sjedištem u Rijeci i s pretstavništvima u svim većim mjestima i lukama Jugoslavije.

Brodarska se poduzeća udružuju u tako zvane »konferencije« to jest u vrst koncerna kojima je zadatak da uklanjaju konkurenciju među brodovima koji podržavaju istu liniju (»Liner-Freight Conferences«, »Pools«). U tim se »konferencijama« broderska poduzeća sporazumijevaju u pogledu: a) vozarine, b) broskog prostora, c) tereta, d) voznih redova, e) eventualnih popusta (rabata) itd. Svi tipovi ugovora o pomorskom prijevozu robe moraju biti odobreni od strane tih pomorskih udruženja.

#### TIPOVI »CHARTER - PARTY«-a

Poznati su slijedeći standardni ugovori o pomorskom prijevozu robe:

1. AZCON — tipski ugovor o pomorskom prijevozu žita koje se krca u lukama Azovskog Mora.
2. BALTCOON — tipski ugovor o pomorskom prijevozu ugljena iz Istočne Engleske i Škotske u Istočno More i u Bijelo More (Baltic & White Sea Conference Coal Charter 1921).
3. BALTIME — tipski ugovor o pomorskom prijevozu tereta po Istočnom i Bijelom Moru (The Baltic and International Maritime Conference — Time Charter 1912).
4. BALTWOOD — tipski ugovor o pomorskom prijevozu drvene građe iz luka Istočnog Mora i Norveške u Veliku Britaniju (Baltic Wood Charter).
5. BENACON — tipski ugovor o pomorskom prijevozu kanadskog drva (British North America (Atlantic) Wood Charter 1914).
6. BELGIAN WOOD CHARTER — tipski ugovor o pomorskom prijevozu drvene građe iz Norveške, Švedske i Finske u Belgiju.
7. BLACK SEA GRAIN CHARTER PARTY 1948 — tipski ugovor o pomorskom prijevozu žita iz luka Crnog Mora.
8. CEMENCO — tipski ugovor o pomorskom prijevozu cementa (Chamber of Shipping Cement Charter Party 1922).
9. CENTROCON — tipski ugovor o pomorskom prijevozu žita iz luke La Plata (u Argentini, Južna Amerika) u evropske luke (Chamber of Shipping River Plata Charter Party, 1914).

10. COATSCON — tipski ugovor o pomorskom prijevozu ugljena (Chamber of Shipping Coal Charter 1920).
11. C (ORE) 7 — tipski ugovor o pomorskom prijevozu starog željeza iz luka Sredozemnog Mora u Englesku (Mediterranean Iron Ore Charter (Meditore)).
12. C (ORE) 8 — tipski ugovor o pomorskom prijevozu starog željeza iz luka Biskajskog Zaljeva u Englesku (Bay of Biscay Ports Iron Ore Charter).
13. DANCON — tipski ugovor o pomorskom prijevozu žita koje se krca u dunavskim lukama.
14. DEUTAL — tipski ugovor o pomorskom prijevozu, sastavljen u Njemačkoj (Deutscher Allgemeiner Frachtvertrag).
15. DEUTERZ — tipski ugovor o pomorskom prijevozu rudače iz skandinavskih luka (Deutscher Erz-Frachtvertrag von Skandinavien).
16. DEUTHOLZ — tipski ugovor o pomorskom prijevozu drvene građe iz luka Istočnog Mora u njemačke luke (Neuer Deutsche Holzvertrag für Holzladungen von Ostsee nach deutschen Haefen).
17. DEUTKOHLE — tipski ugovor o pomorskom prijevozu ugljena u saobraćaju između nordijskih i njemačkih luka (Deutsch/Nordischer Kohlen-Frachtvertrag).
18. GENCON — tipski ugovor o pomorskom prijevozu generalnog tereta (Uniform General Charter 1922).
19. FORM C. Adopted 1913 — tipski ugovor o pomorskom prijevozu žita (Approved Baltimore Berth Grain Charter-Party).
20. MEDCON — tipski ugovor o pomorskom prijevozu ugljena koji se krca na istočnoj obali Engleske a

- koji je namijenjen lukama Sredozemnog Mora (Chamber of Shipping East Coal Charter-Party).
21. NITROCON — tipski ugovor o pomorskom prijevozu salitre iz luka Tihog Oceana.
  22. PIXPINUS — tipski ugovor o pomorskom prijevozu drvene građe u saobraćaju između Engleske, Kontinenta i Sredozemnog Mora.
  23. RUSSWOOD — tipski ugovor o pomorskom prijevozu drvene građe iz luka Bijelog Mora u Englesku, Irsku i Kontinent (White Sea Wood Charter 1933).
  24. SCANFIN — tipski ugovor o pomorskom prijevozu drvene građe iz Skandinavije i Finske u Veliku Britaniju (Wood Charter Scandinavia and Finland to United Kingdom 1924).
  25. SCANNERZ — tipski ugovor o pomorskom prijevozu rudače iz skandinavskih luka (Erz-Frachtvertrag von Skandinavien 1912).
  26. SPANFRUCON — tipski ugovor o pomorskom prijevozu voća iz Španije (Baltic & White Sea Conference Fruit Charter 1926).
  27. STEINCON — tipski ugovor o pomorskom prijevozu kamena (Steincharter von Lysekil).
  28. SUGAR CUBA CHARTER PARTY 1913 — tipski ugovor o pomorskom prijevozu šećera iz Kube (Srednja Amerika).

Radi ilustracije donijet ćemo u idućem broju jedan primjerak tipskog ugovora i to prijevod originalnog teksta Ugovora o prijevozu C. (Ore) 7. Mediterranean Iron Ore. Napominjemo da je sam Ugovor kao formular pisan starijim engleskim jezikom, te smo se i mi kod prevođenja rukovodili načelom da i kod prijevoda zadržimo duh i stil starog načina izražavanja.