

Primjerak tipskog ugovora o pomorskom prijevozu

Petar Mohorović, Split

C. (Ore) 7.

MEDITERRANEAN

London ,..... 19...

ŽELJEZNA RUDAČA

1. Danas je uzajamno ugovoreno između vlasnika dobrog parobroda ili broda zvanog, zapremine netto registarskih tona, koji je sada u prometu i koji se očekuje da će biti spreman za krcanje oko i naručitelja.

2. Da će spomenuti brod, za koji se jamči da je nepropustan, čvrst i jak i da je u svakom pogledu opremljen za putovanje, poslije isporuke svojeg povratnog tereta, punom brzinom otići u i da će tamo ukrcati uvijek u plivajućem stanju, na uobičajeni način, slobodno od čekanja na red, gdje, kada i čim prije to odredi krcateljev agencat, pun i kompletan teret željezne rudače, slovima oko ... tona, s time, da ne premaši količinu koju on može razumno uskla-

dišti i prenijeti preko svojeg čekrka, naprava, zaliha i opreme, te da će nakon što bude tako utovaren, otići svom mogućom brzinom u i tamo isporučiti taj teret, kao što je uobičajeno, kada, gdje i kakao bude naložio primalac, kojemu treba predati pismenu obavijest za vrijeme uredovnih satova, od 9 sati prije podne do 5 sati poslije podne, ili subotom od 9 sati prije podne do 1 sat poslije podne, da je brod spreman za istovar s time da brod plaća za iskrcavanje jedan šiling po toni isporučene količine, a takođe i troškove dizalica u Škotskoj luci.

3. Vozarina se ima platiti po i prema vozarinskoj stavci do po isporučenoj toni od 10 cwt, u kojoj su stavci uključene lučke pristojbe. pilotaže, pristojbe za lučku rasvjetu, troškovi niveliranja tereta, pristojbe maona te sve ostale pristojbe, koje snose parobrodi, uključujući pristojbe na teret, kao što je uobičajeno ukoliko parobrod istovaruje robu u nekoj škotskoj luci. Ako je parobrod naručen za Briton Ferry,

da tamo izvrši istovar, on će otići do gata Pogona Briton Ferry-a i tamo će izvršiti istovar na svoj vlastiti rizik, s time da se zapovjednik broda i brodovlasnici imaju uvjeriti o tome, da brod može to sigurno izvršiti i da tamo može isporučiti spomenuti teret, kao što je uobičajeno, noću kao i danju.

4. Krcatelji (ukoliko se traži) moraju predujmiti dovoljno gotovine u luci utovara, za redovne izdatke, po dnevnom tečaju, uz zapovjednikovu primku po Brodskim tereticama, odbivši tri posto, za pokriće provizije, kamate i osiguranje, a ostatak se vozarine ima platiti kod uredne i poštene isporuke tereta u gotovu.

5. Teret treba ukrcati po normi od tona, te ga treba iskrcati po normi od 500 tona po jasnom (vedrom) radnom danu od 24 uzastopna sata (ukoliko to dozvoljavaju atmosferske prilike), isključujući nedjelje i blagdane. Vrijeme koje se izgubi zbog svih ili bilo kojeg od sljedećih uzroka ne će se uračunati u vrijeme (rok) utovara ili istovara: rat, buna, neredi, građanski neredi, ustanci, politički nemiri, epidemije, karantena, izgredi, štrajkovi, neuposlenost nakon štrajka, prekid rada rudara, radnika, posluge na maonama, remorkerima ili druge radne snage, koja je neophodno potrebna za rad, prijevoz, isporuku, utovar ili istovar spomenutog tereta, djelomičan ili potpun, ili nezgode u rudnicima, u primaočevim pogonima ili na primaočevu gatu, odroni, mraz ili snijeg, loše vrijeme, posredovanje sanitarnih organa, carinskih ili drugih punovlasnih organa, djelomičan ili potpun prekid rada na rijekama, kanalima ili na željeznicama, ili bilo koji drugi uzrok koji je van domašaja kontrole naručitelja, osim ako parobrod nije u prekostožnicama.

6. Vrijeme za utovar ima se računati od 6 sati prije podne, nakon što je brod prijavljen i spreman i nakon što dobije slobodnu praksu (bilo da je na sidrištu ili ne), a za istovar se ima računati od 6 sati prije podne, nakon što je brod najavljen i u svakom pogledu spreman i nakon što dobije slobodnu praksu, bilo da je na sidrištu ili ne. Brod se ima prijaviti samo za vrijeme uredovnih sati. U slučaju da krcatelji mogu ugovoriti da se utovar ili istovar vrši nedjeljom i blagdanom, ili prije nego li započne računanje vremena, zapovjednik broda mora dozvoliti da se tako postupi; mora se računati polovica takvog vremena. Ne smije se računati vrijeme između 1 sata poslije podne u subotu i 7 sati prije podne u nedjelju, osim ako je to uobičajeno, u kojem se slučaju ima računati polovica takvog vremena.

7. Brod ima istovariti brodice koje su poslone uz njegov bok s najvećom mogućom brzinom (ukoliko bi se upotrebio takav način krcanja); te svako otezanje (zakašnjenje) koje bi nastalo time, što se ne bi na taj način postupilo, ne smije se računati kao dio stojnica. Brod mora ukrcati i iskrcati što brže, te dati na uporabu parne vinčeve i paru franko troškovi, kao i posadu za pogon vinčeva, ako to dozvoljavaju mjesni radni propisi, inače treba upotrebiti obalnu radnu snagu, a istu imaju platiti naručitelji. Brod mora raditi noću, ako se traži da se tako radi, s time da sve ekstra troškove s time povezane plaćaju brodovlasnici osim ako je parobrod u prekostožnicama. Brod mora držati parne vinčeve u dobrom radnom stanju.

8. Prekostonice (ukoliko ih bude) iznositi će osam penija po toni za tekući dan na čitavu količinu isporučenog tereta, ali u nijednom slučaju manje od 50 funta dnevno.

9. Krcatelji imaju pravo da raspodijele dane za utovar i istovar.

10. Ako se izvrši bilo kakav hotimičan pogriješan iskaz u pogledu veličine, pozicije i drugog, ili ako parobrod ne

bi bio u luci ukrcaja i spreman da krca u roku od 28 dana od datuma ovog ugovora, naručitelji će imati opciju da izvrše ili ne izvrše krcanje broda.

11. Zapovjednik broda mora potpisati brodske teretnice na svaku vozarinu zatraženu od naručitelja, koja ne će biti manja od ugovorene vozarine. Koštanje utovara tereta ima se smatrati predujam vozarine, te se shodno tome mora potpisati, ukoliko nije plaćeno u gotovu.

12. Parobrod se u svrhu carinjenja ima adresirati na krcatelje ili na njihove agente u lukama utvora i istovara pod uobičajenim uvjetima, uz sankciju novčane globe od 20 funta, koja se zajedno s meštarinama i pristojbama može odbiti od vozarine. Agenti u luci utovara bit će

13. Svaka havarija, koja bi nastala u vezi s izvršavanjem ovog ugovora, ima se likvidirati prema York-Antverpenskim pravilima iz 1950. godine.

14. Zapovjednik broda mora brzojaviti »krcateljima«, kao i krcateljnim agentima u luci utovara, ukoliko bi on morao uploviti u bilo koju luku ili luke.

15. U slučaju prisilnog bacanja tereta, zapovjednik broda mora to javiti primaocima odmah nakon dolaska.

16. Krcatelju treba po isporuci tereta isplaćivati proviziju od 2¹/₂ posto.

17. Krcatelji moraju staviti rudaču na brod, s time da brod mora za takvu operaciju platiti deset penija po toni na isporučenu količinu.

18. Po isporuci tereta naručiteljima pripada provizija od 1/3 do 5 posto na brutto iznos vozarine, mrtve vozarine i dangube.

19. Brod se mora obratiti na za teret, te im mora brzojaviti o napuštanju zadnje luke istovara, ako tamo postoje brzojavni uređaji, ukoliko toga nema krcateljima treba odobriti jedan ekstra dan za krcanje.

20. Božje djelo, kraljičini neprijatelji, zatvori i/ili privotvori vladara, prinčeva i naroda, karantena, požar na brodu, u trupu ili na obali, led, baraterija od strane zapovjednika broda ili posade, neprijatelji, gusari, razbojnici na kopnu ili na moru, nezgode i oštećenja na kotlovima i strojevima, sukobi, nasukanja, prisilni izbačaj tereta, ili bilo koji čin, propust, mana ili pogriješka u bilo kojem prosuđivanju peljara, zapovjednika broda, posade ili drugih službenika brodovlasnika u upravljanju i/ili plovidbi parobroda, te sve i svake druge opasnosti i nezgode na moru, na rijekama i na kanalima bilo koje vrsti i naravi, prije i za vrijeme spomenutog putovanja uvijek su isključeni. Parobrod je slobodan da uplovi u bilo koju luku ili luke i mjesta, da napravi bunker, ili da primi i/ili isporuči djelomičan teret i/ili putnike, ili da skrene u svrhu spasavanja života ili imovine sa slobodom da plovi bez peljara i da tegli ili da bude teglen i da asistira ili da bude asistiran u bilo kakvim situacijama. Pristojba za spasavanje i/ili tegljenje idu u korist brodovlasnika. Brod nije odgovoran za gubitke nastale eksplozijom, eksplozijom kotlova, lomom rebara, ili bilo kojom skrivenom manom u mašineriji i trupu, a koje ne proističu iz pomanjkanja dužne pažnje od strane brodovlasnika ili bilo koga od njih ili od strane supruga ili zapovjednika broda.

21. Sve obaveze naručitelja prestat će po isvršenju utovara i isplate predujma, ukoliko ga bude, s time da brodovlasnik uživa pravo zaloga na teret za vozarinu, mrtvu vozarinu i dangubu.

22. Ekstra pristojbu (ukoliko je ima) zbog toga što brod nije britanske pripadnosti, snosi brod.

23. Zapovjednik broda pokrit će grotlo svakog pojedinog brodskog skladišta čim se utovar u isto završi, a također i sva grotla kada se toga dana završi utovar ili istovar, ako vrijeme bude vlažno ili ako bude prijetilo loše vrijeme; on će također, za vrijeme kiše i snijega, pokriti sva grotla preko kojih se časovito ne vrši utovar ili istovar. Ugovoreno je da zapovjednik broda može poslati nekoga da ispita težinu tereta po isporuci kako bi se izbjegao spor a tako ustanovljena težina ima se uzeti kao konačna.

24. Brodovlasnici preuzimaju rizik zadržavanja do kojeg bi moglo doći, ako zbog nedovoljne dubine vode parobrod ne bi mogao stići do uobičajenog sidrišta za utovar i/ili istovar, kao što je naređeno, a isto postoji.

25. Svako vrijeme izgubljeno u luci istovara zbog po-

manjkanja vagona i/ili radne snage ima se uračunati u stojnice.

26. Ako bi parobrod zbog prenatrpanosti luke istovara čekao izvan luke, stojnice se imaju početi računati prema klauzuli 6, ali ne do 36 sati od dolaska (nedjelje i blagnadi su isključeni).

27. U slučaju bilo kakvog generalnog štrajka, pobune, ustanka, revolucije ili rata, koji bi mogao spriječiti otpremu željezne rudače po ovom ugovoru, vlasnici u slučaju da se teret ne ukrca, imaju opciju da ponište ovaj ugovor, ili ako je bilo kakav teret ukrčan, oni imaju pravo da poduzmu putovanje sa tako ukrčanim teretom. U potonjem slučaju vrijeme, koje se ima računati kao stojnice, moraju uzajamno dogovoriti brodovlasnici i naručitelji.