

PRIJEDLOG ZA UPOTREBU JEDINSTVENE TERETNICE JUGOSLAVENSKIH LINIJSKIH BRODARA*

Igor Krković, dipl. pravnik,
Jugolinija, Rijeka

UDK 347.79.3
Stručni rad

UVOD

Teretnica je prijevozna isprava bez koje se danas ne može zamisliti kupoprodaja i prijevoz robe, a ujedno je i osnovni dokaz o sklopljenom ugovoru o prijevozu. Nesporna je činjenica da su se tijekom godina klauzule teretnica brodara mijenjale te da su se prilagođavale međunarodnim konvencijama, zakonskim odredbama različitih zemalja, sudskoj praksi i tehnologiji prijevoza. Značajne promjene klauzula teretnica dogodile su se upravo zadnjih dvadesetak godina i to naročito kao posljedica uvođenja novog načina prijevoza robe pomoću kontejnera.

Analizirajući klauzule teretnica jugoslavenskih brodara došao sam do zaključka da pojedine klauzule nisu dovoljno jasno formulirane, da su katkada dvojbene te da se čak i ponavljaju, a da nisu u potpunosti prilagođene suvremenom načinu prijevoza robe pomoću kontejnera. Što više, u nekim tereticama mogu se pronaći klauzule koje su poznate i vodeće svjetske kompanije zamijenile novima prije mnogo godina. Zbog takva stanja štete mogu imati upravo brodari pa donekle začuđuje stanovita inertnost jugoslavenskih brodara u promjeni klauzula teretnica i njihovom prilagođavanju suvremenom prijevozu. Upravo zbog toga sam sačinio nacrt jedne nove teretnice za koju smatram da bi se mogla prihvatiti te da bi se mogla koristiti od svih jugoslavenskih linijskih brodara. Smatram da bi takva teretnica bila zasigurno primjerenija i prilagodljivija u odnosu na nove tendencije u tehnologiji prijevoza, a isto tako različitih pozitivnih zakonskih propisa i međunarodnih konvencija.

Moram naglasiti da prikaz nacrta ove teretnice, čiji se integralni tekst također objavljuje, ujedno znači i poziv svima onima koji su zainteresirani za upotrebu jedne jedinstvene teretnice koju bi koristili svi jugoslavenski linijski brodari da ukažu na eventualne manjkavosti ili pak da predlože izmjene već postojećih klauzula odnosno dodaju neke nove klauzule koje bi po svojoj važnosti trebale biti sastavni dio teretnice.

Zapažanja u pogledu različitih teretnica jugoslavenskih brodara najbolje je dati njihovom komparacijom s predloženim tekstom pa u tom smislu u preostalom dijelu ovog obrazloženja želim potkrijepiti svoje mišljenje konkretnim činjenicama. Pri tom želim naglasiti na važnost razlikovanja teretnica koje služe u linijskom saobraćaju od onih koje služe u tzv. slobodnoj plovidbi tj. teretnice koje se izdaju uz CHARTER — PARTY. To međutim ne znači da se i teretnice takvih brodara ne mogu analizirati odnosno komparirati jer pojedine klauzule teretnica koje se upotrebljavaju za klasičan linijski prijevoz veoma su često sastavni dio i teretnica koje služe u slobodnoj plovidbi.

Prijedlog teretnice koja se objavljuje napravljen je tako da su, koliko je to bilo moguće, uzete u obzir sve okolnosti koje bi mogle utjecati na prava i obveze te odgovornosti brodara. U prvom redu odredbe teretnice usklađene su s međunarodnim konvencijama te naročito jugoslavenskim, engleskim i američkim zakonima i sudskom praksom. Pri izradi ove teretnice izvršio sam i komparaciju odredbi teretnice jugoslavenskih brodara s klauzulama teretnica nekih poznatih kompanija (Trans Freight Lines, NYK Line, Evergreen, Sea Land, Maersk, P&OCL, Lloyd Triestino i dr.) kako bih u novoj teretnici uključio i sve one klauzule koje strane kompanije smatraju važnima i sastavni su dio njihovih teretnica za razliku od jugoslavenskih brodara kod kojih takvih klauzula nema. Također sam prijedlog teretnice doradio u skladu sa sugestijama koje sam dobio od odvjetnika iz New Yorka te UK P & I Cluba u Londonu.

Želim napomenuti da je teretnica koncipirana tako da može služiti kao kombinirana teretnica i to ili za multimodalni prijevoz ili samo za tzv. »Port to port« prijevoz gdje se roba preuzima i predaje u lukama tj. prijevoz se obavlja samo morem. Na taj način nije potrebno da brodari imaju dvije ili više vrsta teretnica, a što je sada slučaj (npr. Jugolinija ima 4 teretnice, Lošinjska plovidba 3 itd.). Takva »kombinirana teretnica« danas je prihvaćena od gotovo svih svjetskih najpoznatijih linijskih kompanija. Zanimljivo je napomenuti da Jugolinija i Lošinjska plovidba imaju takvu teretnicu, ali koriste i druge vrste teretnica. I teretnica Splošne plovidbe (United Yugoslav Lines) je također zapravo kombinirana teretnica iako na njoj to izričito nije navedeno, ali indirektno to proizlazi iz klauzula teretnice i »lica« teretnice.

TERETNICA

KLAUZULA 1. U klauzuli 1. su navedene definicije pojmova koji se pojavljuju u teretnici. Ova klauzula se može i proširiti drugim pojmovima, ali onda dolazi u pitanje preglednost odnosno jasnoća i jednostavnost teksta jer je veoma važno da se čitav tekst teretnice svede na najmanju moguću mjeru.

KLAUZULA 2. Klauzula CARRIER'S TARIFF posebno ukazuje naručiocu na tarifu odnosno opće uvjete poslovanja brodara, a naročito na odredbe o upotrebi kontejnera i visinu nagodbi za

kontejnere. Time se zapravo omogućuje da brodar može bez posebnih dokazivanja ostvariti sva ona prava koja nisu uključena u tereticu, a to su u prvom redu prava na koje ima u vezi izdavanja upotrebe i vraćanja kontejnera u svoj sustav.

Ova klauzula postoji u tereticama Jugolinije, Lošinjske plovidbe i Splošne plovidbe, ali ne s istim sadržajem. Ostali brodari (linijski) ovu klauzulu nemaju.

KLAUZULA 3. WARRANTY klauzula služi da se brodar osigura od posljedica takvih situacija kada se ugovor sklapa preko agenata odnosno freight forwardera, a teret je zapravo u vlasništvu treće osobe koja ima pravo raspolaganja teretom. Ova klauzula ne može se pronaći u tereticama jugoslavenskih brodara.

KLAUZULA 4. To je tzv. HIMALAYA klauzula kojoj se pravovaljanost u nekim državama priznaje, a u nekima ne. Smatram da je nužno da takva klauzula bude sastavni dio teretnice jer omogućuje izjednačavanje odgovornosti svih trećih koji mogu raditi u ime i za račun odnosno u svoje ime, a za račun brodarka i samog brodarka.

Ova klauzula postoji samo u teretnici Jugolinije, Splošne plovidbe, Lošinjske plovidbe, Atlanske plovidbe.

KLAUZULA 5. To je klauzula paramount koja ima sasvim drukčiju konstrukciju u odnosu na paramount klauzule jugoslavenskih brodara. Njome se predviđa da se teretnica podvrgava odredbama Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi a supsidijarno, ako taj zakon iz bilo kojeg razloga nadležni sud ne bi prihvatio Haško-Visbijskim pravilima. Konačno, u klauzuli se ističe pravilo da se odredbe teretnice tumače pravedno, a ne na štetu brodarka ako su dvojbene.

Ovakvom regulacijom odgovornosti zaštićuje se brodar maksimalno, a izbjegava se eventualna mogućnost da brodar odgovara zapravo neograničeno, na temelju vrijednosti funte izražene kroz zlatnu podlogu koja proizlazi iz Haške konvencije (1924.). Naprotiv, predviđa se primjena jugoslavenskog prava, a ukoliko ona nije moguća, Haško visbijska pravila. O opasnosti koja postoji zbog primjene Haških pravila, ukazuju sudske presude (npr. Engleskoj i Italiji) kojima indirektno brodar odgovara neograničeno.

(vidi Filipović V. »Jugoslavija bi trebala što prije ratificirati vizbijska pravila«, UPPK br. 119—120, str. 219).

Potrebno je reći da u pravilu teretnice naših brodara predviđaju primjenu Haških pravila što je teško pronaći u bilo kojoj teretnici stranih kompanija. Štoviše, u teretnici Ju-

golinije i Lošinjske plovidbe postoji dvojba koja se konvencija odnosno zakon uopće primjenjuje i u kojim slučajevima. Takve nejasnoće bi trebalo svakako otkloniti.

KLAUZULA 6. Ovom se klauzulom omogućuje da se teretnica istovremeno koristi kao multimodalna odnosno »Port to Port« teretnica. Takvu klauzulu gotovo bez izuzetaka imaju sve strane kompanije, a njom se posebno uređuje odgovornost kod multimodalnog transporta ovisno o mjestu nastanka štete.

Donekle sličnu klauzulu ima Splošna plovba, Jugolinija i Lošinjska, ali nedovoljno preciznu kao što je slučaj i s paramount klauzulom.

KLAUZULA 7. Ovom se klauzulom isključuje odgovornost za zakašnjenje, pravo brodara da koristi pravo na ograničenje bez obzira na tzv. zahtjev »in tort« ili ugovorni zahtjev te pravo na naknadu troškova radi kontrole tereta u kontejneru. Ovakva klauzula ne postoji u tereticama jugoslavenskih brodara već su pojedini dijelovi sastavni dio drugih klauzula, a s obzirom na preglednost, smatram da je funkcionalnije da klauzula bude cjelovita.

KLAUZULA 8. Ova klauzula, s donekle promijenjenim sadržajem, postoji u tereticama Jugolinije, Splošne plovidbe i Lošinjske plovidbe ali ponovo želim istaći nužnost da klauzule budu pregledne, što kraće i jasnije.

KLAUZULA 9. Ova se klauzula nadovezuje na klauzulu 7. Samo teretnica Splošne plovidbe sadrži ovu klauzulu koja je apsolutno nužna kada se radi o kontejnerskom prijevozu.

KLAUZULA 10. Sadržaj klauzula DESCRIPTION OF GOODS može se pronaći u tereticama naših brodova pod drugim nazivom i s užitim sadržajem.

KLAUZULA 11. Klauzula SHIPPER'S RESPONSIBILITY je veoma važna klauzula kojom se predviđa odgovornost naručioca za sve njegove propuste koji proizlaze iz ugovora. Klauzula je sažeta, pregledna i sveobuhvatna pa time i daleko praktičnija od različitih dijelova klauzula koje se javljaju u tereticama jugoslavenskih brodara i koje nisu sveobuhvatne.

KLAUZULA 12. Ovom se klauzulom regulira brodarovo pravo na vozarinu i sve troškove proizašle iz prijevoza. Ovo se zapravo nadovezuje na klauzulu 11., a posebno ističe i pravo brodara na dangubu za prekovremeno korištenje kontejnera, generalnu havariju i bilo koje druge troškove uključujući i odvjjetničke. Potrebno je spomenuti da npr. obveza plaćanja odvjjetničkih troškova nije regulirana niti u jednoj teretnici jugo-

slavenskih brodara, a takvi troškovi nisu zanemarivi tim više što se u nekim zemljama (npr. SAD, G. B.) uopće ne nadoknađuju tužiocu ili pak samo djelomično. Zanimljivo je spomenuti međutim da ovakvu klauzulu (koja pokriva sve troškove) ima samo nekoliko stranih kompanija, ali je tendencija da se sve više prihvaća.

Jugoslavenski brodari imaju u teretnicama FREIGHT klauzulu, ali nedovoljno široko koncipiranu da se njome mogu pokriti svi eventualni troškovi.

- KLAUZULA 13.** Ova se klauzula direktno nadovezuje na klauzulu 12. pa za nju vrijedi ono što je već rečeno kod klauzule 12.
- KLAUZULA 14.** To je standardna klauzula koja se može pronaći kod svih brodara.
- KLAUZULA 15.** Ova je klauzula zapravo proširena DEVIATION klauzula koja se također može naći u teretnicama jugoslavenskih brodara sa sličnim sadržajem.
- KLAUZULA 16.** Ovom se klauzulom uređuju prava brodara u slučaju nemogućnosti izvršenja ugovora kao posljedica različitih uzroka (npr. štrajk i sl.). Slične klauzule postoje u teretnicama jugoslavenskih brodara.
- KLAUZULA 17.** i 18. Ove dvije klauzule reguliraju situacije vezane uz teret koji je lako pokvarljiv ili opasan, s tim da se posebno spominje njihov prijevoz u kontejnerima. Slične klauzule postoje u teretnicama Splošne plovbe i Lošinjske plovidbe dok kod ostalih brodara ove klauzule imaju sadržaj koji se uglavnom upotrebljavao za klasični prijevoz, a ne i za kontejnerski prijevoz.
- KLAUZULA 19.** Ovom se klauzulom predviđa postupak iskrcaja odnosno predaje tereta i to u prvom redu tereta koji se prevozi kontejnerima. Pri tome se razlikuje multimodalni i »Port to Port« prijevoz, a posebno se reguliraju prava brodara u vezi iskrcaja tereta iz kontejnera, uskladištenja i disponiranja tereta, ako se primalac ne pojavljuje te pravo na sve proizašle troškove i što je veoma važno, pravo na vraćanje i upotrebu kontejnera. Ovakav integralni sadržaj klauzule ne može se pronaći u teretnicama naših brodara osim donekle u različitim klauzulama u teretnici Splošne plovbe što je propust jer je nužno da se ovo pitanje regulira jer prodaja robe u kontejneru nije ista prodaji robe koja se prevozi klasičnim načinom.
- KLAUZULA 20.** Ovom se klauzulom dalje razrađuje prodaja tereta preveznog kontejnerom te se razlikuju tzv. LCL i FCL kontejneri

s robom. Ovu klauzulu nema niti jedan jugoslavenski brod u svojoj teretnici, a zanimljivo je spomenuti da spomenute klauzule od 14 do 20. imaju u svojim tereticama gotovo sve strane kompanije koje sam naveo i to u skoro identičnom tekstu.

KLAUZULE 21., 22., 25., 26. i 27. Ovo su klauzule koje bez iznimke postoje u tereticama svih jugoslavenskih brodara i za njih nije potreban komentar jer se radi o tipiziranim (standardnim) klauzulama.

KLAUZULA 23. Klauzula 23. je izuzetno važna klauzula koja se nadovezuje na klauzule 5. i 6. Predviđa se primjena jugoslavenskog prava i nadležnost suda u Rijeci, ali s mogućnošću da brod ipak prihvati nadležnost drugog suda ako je tužen. Naprotiv, svoja prava iz teretnice brodara može ostvariti pred bilo kojim sudom po svojoj opciji.

Posebno se predviđa nadležnost suda u New Yorku za sva potraživanja brodara u SAD kako bi se olakšao »put« do ostvarenja tih potraživanja.

KLAUZULA 24. Ova klauzula štiti brodara u slučaju prijevoza robe u i iz luke SAD čime se omogućuje primjena američkog prava u vezi brodarove odgovornosti (COGSA — koja se, doduše, primjenjuje bez obzira na odredbe teretnice, ali tada postoji opasnost da brodara izgubi pravo na ograničenje odgovornosti).

*NAPOMENA UREDNIŠTVA

Prijedlog ove teretnice predstavlja isključivo stajalište njenog autora, a uredništvo ga objavljuje bez svoga vlastitoga stava o njegovu sadržaju. Objavljuje se ponajprije zbog toga što može poslužiti kao temelj za eventualnu raspravu zainteresiranih o potrebi i sadržaju sastavljanja jedne nove, jedinstvene jugoslavenske teretnice.