

SLOT CHARTER

*Doc. dr. sc. Jasenko Marin **

UDK 347.794

Pregledni znanstveni rad

U radu se analiziraju osnovna obilježja ugovora slot charter o pomorskom prijevozu tereta složenog u brodske kontejnere.

Ponajprije se analiziraju svrha i ciljevi koje se žele ostvariti sklapanjem i realizacijom toga ugovora. Autor određuje položaj ugovora slot charter u okviru sistematizacije ugovora o iskorištavanju brodova u hrvatskom pravu.

Podrobnije se opisuju različiti podtipovi toga ugovora.

Potom se obrađuju specifična pravna pitanja vezana uz tu vrstu ugovora. Navode se i objašnjavaju osnovna prava i obveze prijevoznika i naručitelja kao ugovornih strana. Isto tako, prikazuju se međusobni pravni odnosi stranaka iz ugovora slot charter i trećih osoba, osobito odnos odgovornosti za štetu na teretu. Pri tome se podrobnije analiziraju najčešće korištene ugovorne klauzule.

Autor zaključuje da različiti tipovi ugovora slot charter imaju veliku važnost u razvitku suvremenog pomorskog linijskog prijevoza stvari. Sklapanje tih ugovora u budućnosti bit će sve učestalije. Time će neizostavno rasti i broj spornih pitanja vezanih uz realizaciju toga ugovora. Za ta sporna pitanja bit će nužno pronaći najbolja pravna rješenja u praksi i zakonodavstvu.

Ključne riječi: slot charter, brodarski ugovor, prijevoz stvari morem, linijska plovidba

1. UVOD

Tržište pomorskog kontejnerskog prijevoza osjetljivo je i promjenljivo.¹ Izmjenjuju se razdoblja kad je potražnja za tom vrstom prijevoza velika, a

* Dr. sc. Jasenko Marin, docent Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb

¹ Izraz "kontejner" najčešće označuje velik metalni sanduk standardiziranih dimenzija u koji se smješta teret, pa se potom taj kontejner i teret u njemu ukrcavaju na brod radi prijevoza. U tom smislu valja tumačiti izraz "kontejner" i u ovome radu. Kontejner štiti

potom slijede razdoblja u kojima ponuda znatno premašuje potražnju. Da bi opstali na tako turbulentnom tržištu, kontejnerski prijevoznici nerijetko moraju djelovati zajednički. To znači da sklapaju različite sporazume kojih je cilj uspostava i održavanje određene linije na kojoj više prijevoznika zajednički obavlja redoviti kontejnerski prijevoz. Na taj se način za svakoga prijevoznika smanjuju troškovi prijevoza, povećava učestalost (frekventnost) prijevoza na pojedinoj liniji, a povećava se i broj luka na određenoj ruti u kojima se kontejneri s teretom ukrcavaju i iskrcavaju na brod radi prijevoza. Iz toga je očito da i korisnici takvog prijevoza imaju velike koristi od međuprijevozničkih sporazuma o suradnji.

Sporazumi kontejnerskih prijevoznika o efikasnijoj i ekonomičnijoj eksploataciji pojedinih linija različiti su, ovisno o razini i složenosti suradnje. Tako dva ili više prijevoznika, udružujući svoje brodove, mogu osnovati konzorcij radi prijevoza na određenoj liniji.²

Pojednostiti o geografskim obilježjima linije na kojoj se osniva konzorcij, redu plovidbe, lukama u koje se uplovljava na određenoj liniji kao i o drugim važnim pitanjima poslovanja i odnosa među prijevoznicima uređuje se posebnim sporazumom o raspodjeli broskog prostora (tzv. *vessel sharing agreement*). Kod tih sporazuma karakteristično je da svaki prijevoznik snosi troškove vezane uz brod koji je unio u konzorcij. Dobit od poslovanja među prijevoznicima se raspodjeljuje ovisno o količini broskog prostora za prijevoz tereta na svakom brodu koji je pojedini prijevoznik unio u konzorcij.

Prijevoznici mogu osnovati i tzv. *linijske konferencije* koje se razlikuju od konzorcija po tome što kod linijskih konferencija članovi utvrđuju i jedinstvenu cijenu svojih prijevozničkih usluga, što je i glavni cilj njihova udruživanja

teret koji je u njemu smješten pa je taj teret zbog toga sigurniji za vrijeme prijevoza. Rjeđe se izraz "kontejner" koristi za označavanje bilo kojeg pakiranja tereta (npr. kao kartonska kutija, plastični omot i sl.).

² Konzorcij pomorskih prijevoznika definiran je i u okviru prava Europske unije, i to Uredbi Komisije (EC) br. 823/2000, izmijenjenoj Uredbom Komisije (EC) 611/2005, i to kao sporazum između dva broderska prijevoznika ili više njih koji pružaju međunarodne linijske broderske usluge isključivo za prijevoz tereta, uglavnom u kontejnerima, koji se odnosi na jedan ili više putovanja, a kojeg je cilj ostvarenje suradnje kroz zajedničko obavljanje prijevozničke usluge te koji unapređuje uslugu koja bi, da nema konzorcija, bila pružena individualno od strane svakog člana, u svrhu racionalizacije poslovanja sklapanjem tehničkih, operativnih i/ili trgovačkih ugovora, uz iznimku utvrđivanja fiksnih cijena.

u konferencije.³ Svrha uspostave konzorcija je, međutim, efikasan zajednički *management* brodova odnosno transportnih kapaciteta prijevoznika udruženih u konzorcij koji održava određenu liniju. Cilj konzorcija nije uspostava jedinstvene cijene za prijevoznike usluge.

Ako se sporazum o međuprijevozničkoj suradnji odnosi na više u geografskom smislu različitih prijevoznih linija, takav se oblik suradnje obično naziva savezom (*alliance*).

Često se određeni prijevoznik može naći u situaciji da u određenom trenutku na određenoj liniji nema dostatne potražnje za njegovim prijevozom (nema dovoljno tereta) u tolikoj mjeri da bi njemu, s obzirom na troškove, ekonomski bilo isplativo radi prijevoza na toj liniji angažirati čitav brod. U takvoj situaciji taj prijevoznik, kako bi zadržao svoju prisutnost na određenoj liniji, a u isto vrijeme zadržao ekonomski smisao poslovanja, može na određeno vrijeme “unajmiti” određeni brodski prostor od drugoga prijevoznika.⁴ Ugovor koji se u takvim prilikama sklapa uobičajeno se naziva engleskim nazivom *slot charter*. Cilj je ovoga rada definirati taj ugovor, opisati njegova temeljna pravna obilježja i svrhu te upozoriti na njegove specifičnosti, ali i sličnosti s nekim drugim ugovorima o iskorištavanju brodova.

2. SLOT CHARTER KAO UGOVOR O ISKORIŠTAVANJU POMORSKIH BRODOVA

2.1. Pojam i svrha ugovora *slot charter*

Prije definiranja ugovora *slot charter* potrebno je objasniti značenje riječi *slot*.⁵ Taj izraz u ovom kontekstu označuje prostor na kontejnerskom brodu potreban

³ Na međunarodnoj razini uvjeti i način djelovanja linijskih konferencija uređeni su Konvencijom o Kodeksu ponašanja linijskih konferencija, sklopljenoj u Genevi 6.4. 1974. U okviru prava Europske unije, uvjeti osnivanja i poslovanja linijske konferencije pobliže su uređeni Uredbom 4056/86.

⁴ Na taj se način kao “prijevoznici” na određenoj liniji javljaju osobe koje uopće nemaju u vlasništvu ili posjedu brod za prijevoz na toj liniji, ali s drugim osobama sklapaju ugovor o prijevozu tereta koji će onda, na temelju *slot chartera*, moći ukrcati na brod nekog drugog prijevoznika s kojim su sklopili taj ugovor. Takvi “linijski prijevoznici bez broda” označavaju se kraticom NVOCC (prema engleskom nazivu *Non Vessel Operating Common Carrier*).

⁵ *Slot* na engleskom jeziku općenito znači mjesto, prostor (za nešto).

da bi se mogao smjestiti standardni ISO kontejner od dvadeset stopa.⁶ Upravo je pravo korištenja mjesta na brodu za smještaj kontejnera (*slotova*) u svrhu prijevoza predmet ugovora.

Ugovor *slot charter* mogli bismo stoga mogli definirati kao ugovor kod kojega jedna strana (naručitelj), uz naknadu, ima pravo iskorištavanja određenog broja *slotova*, na brodu druge ugovorne strane (prijevoznika) radi prijevoza tereta u kontejnerima.

Točno definiran brodski prostor, odnosno broj i dimenzije *slotova* bitan je element toga ugovora.

Za označavanje ugovornih strana iz ovoga ugovora u ovoj definiciji korišteni su izrazi “naručitelj” (engl. *charterer*) i “prijevoznik” (engl. *carrier*) jer je to terminologija kojom se pri označavanju ugovornih strana iz ugovora o prijevozu koristi hrvatski Pomorski zakonik.⁷ U standardnim obrascima ugovora *slot charter* umjesto izraza “prijevoznik” koristi se izraz “vlasnik” (engl. *owner*) u smislu vlasnika broda.⁸

Ugovor *slot charter* može se zaključiti za određeno vrijeme ili za određeno putovanje (ili više putovanja).⁹ Često se taj ugovor sklapa u javnom linijskom prijevozu (dakle za točno određena putovanja) za određeno vrijeme (često pet i više godina) uz mogućnost produljenja trajanja. Obilježje *slot chartera* upravo je njegova dugotrajnost i činjenica da je on zapravo pravna podloga za dugotrajniju poslovnu suradnju dviju strana radi uspješnije eksploatacije određene prijevozne linije.

U uvodnome dijelu već smo ponešto govorili o svrsi sklapanja ugovora *slot charter*. Prijevoznik koji u određenom trenutku s obzirom na količinu tereta koju treba prevesti nema ekonomskog opravdanja za korištenjem čitavog broda, odlučit će se za sklapanje *slot chartera* na temelju kojega će dobiti pravo raspolagati određenom količinom mjesta za prijevoz kontejnera na brodu druge ugovorne strane. Za to će platiti određenu novčanu naknadu.¹⁰

⁶ Jedna stopa iznosi 0,3048 metara. Za kontejner (ili drugo sredstvo u kojem se nalazi roba za prijevoz) duljine 20 stopa uobičajeno se koristi kratica TEU, prema engl. *Twenty Foot Equivalent Unit*. Kontejneri mogu biti duljine i 40, 45 i 48 stopa ili 53 stope.

⁷ Pomorski zakonik, *Narodne novine*, 181/2004. u nastavku: PZ.

⁸ BIMCO Standard Slot Charter Party “Slothire”, dostupan na www.bimco.org.

⁹ Taj se ugovor može zaključiti i na neodređeno vrijeme, ali u praksi prevladava zaključivanje ugovora na određeno vrijeme s mogućnošću produljenja njegova trajanja.

¹⁰ Takvi se ugovori u praksi nazivaju ugovori o prodaji *slotova* (engl. *Slot Sale Charter Party*).

Međutim, kad se više prijevoznika udružuje u konzorcij radi kontejnerskog prijevoza na određenoj liniji, ugovor *slot charter* ima ponešto drugačije ciljeve i obilježja. U takvim slučajevima prijevoznici iz konzorcija jedni drugima međusobno (unakrsno) "iznajmljuju" *slotove* na brodovima. S koliko će se *slotova* određeni prijevoznik moći koristiti na brodovima drugih članova konzorcija ovisi o kapacitetu broda (ili brodova) koji (koje) je svaki pojedini prijevoznik unio u konzorcij. U tom slučaju svrha ugovora je međusobna razmjena *slotova* - prostora na brodu za smještaj i prijevoz kontejnera.¹¹ Tada se ne može govoriti o plaćanju novčane naknade za pravo korištenja *slotova* na određenom brodu, jer se u zamjenu za novčanu naknadu daje također pravo na korištenje *slotova* na drugom brodu. Ugovorne strane tada uzajamno postaju prijevoznik i naručitelj iz sporazuma *slot charter*.¹²

Slot charter se u svjetskoj pomorskoj trgovini pojavio u drugoj polovici šezdesetih godina prošloga stoljeća. U razdoblju koje je potom uslijedilo došlo je do brzog i značajnog razvitka kontejnerskog pomorskog prijevoza. To je dovelo do porasta važnosti ugovora *slot charter* kao dokumenta koji sadržava međusobne obveze i prava pojedinih članova prijevozničkih konzorcija.

Ugovori *slot charter* često rezultiraju reorganizacijom nekoliko prijevoznika koji obavljaju prijevoz na istoj prijevoznoj liniji. Takva udruženja prijevoznika, odnosno snažni prijevoznički konzorciji, mogu ugroziti načelo tržišnog funkcioniranja trgovine na osnovi konkurencije i rezultirati ugrožavanjem ravnopravnosti na tržištu i stvaranjem monopola.

Svi suvremeni nacionalni i međunarodni izvori prava načelno zabranjuju monopol i štite konkurentnost i pristup tržištu. U pravu Europske unije zabranjen je svaki sporazum i zajednička praksa poduzetnika kojoj je cilj ugrožavanje konkurencije. Ipak, zbog specifičnosti pružanja usluga prijevoza morem, za pomorske konzorcije utvrđena je takozvana "konzorcijska iznimka"¹³. Posebni propisi EU preciznije određuju način i djelovanje pomorskih linijskih konzorcija

¹¹ Ugovori kojih je svrha razmjena *slotova* nazivaju se engl. *Cross Charter Party*.

¹² U praksi se može sklopiti "križni" (eng. *cross, swap*) *slot charter* koji će obuhvatiti dvije ili više prijevozničkih linija, pa će jedna strana, u zamjenu za *slotove* koje je prepustila drugoj strani, zauzvrat imati pravo na korištenje *slotova* na brodu druge strane kojim se obavlja prijevoz na nekoj drugoj liniji. Tako prijevoznici dolaze u situaciju da sudjeluju u održavanju prijevoza tereta na nekoj liniji, a da uopće na toj liniji nemaju angažiran vlastiti brod.

¹³ Usp. odredbe stavka 1. i 3. članka 81. Ugovora o osnivanju Europske unije.

te neke temeljne odnose između članova konzorcija.¹⁴ Prema tim propisima, sklapanje ugovora *slot charter* između linijskih prijevoznika udruženih u konzorcij smatra se jednim od tzv. "izuzetih sporazuma", za koje je izrijeком utvrđeno da se ne smatraju sporazumima koji bi ugrožavali slobodan pristup tržištu, pod uvjetom da su ti sporazumi usklađeni sa spomenutim propisima EU.

2.2. Osnovna obilježja i specifičnosti ugovora *slot charter*

2.2.1. Mjesto slot chartera u okviru ugovora o iskorištavanju brodova

Hrvatsko pravo ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova dijeli u dvije osnovne skupine:

- a) ugovore o pomorskom plovidbenom poslu (to su ugovori o djelu, u koje spadaju: ugovor o prijevozu stvari morem, ugovor o prijevozu putnika morem, ugovor o tegljenju odnosno potiskivanju te ugovori koji se odnose na druge pomorske plovidbene poslove);
- b) ugovor o zakupu broda (koji je po svojoj prirodi ugovor o uporabi).¹⁵

Ugovori o prijevozu stvari morem dijele se na:

1. pomorskoprijevozničke ugovore (kod kojih se ugovara prijevoz pojedinih stvari) i
2. brodarske ugovore (kod kojih se ugovara prijevoz stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom), a mogu se sklopiti za jedno ili više putovanja (brodarski ugovor na putovanje) ili za određeno vrijeme (brodarski ugovor na vrijeme).¹⁶

Treba ipak reći da ta podjela brodarskih ugovora nije tako stroga. U praksi se vrlo često sklapaju kompleksni ugovori kod kojih se miješaju obilježja i brodarskih ugovora na putovanje i brodarskih ugovora na vrijeme.

¹⁴ Riječ je o Uredbi Komisije (EC) br. 823/2000 od 19.4.2000. o primjeni članka 81(3) Ugovora na određene kategorije sporazuma, odluka i prakse linijskih brodarskih društava (konzorcija) te o Uredbi Komisije (EC) br. 611/2005 od 20.4.2005. o izmjenama prije navedene Uredbe. Ti su propisi ograničena trajanja, i prema kasnijoj Uredbi primjenjuju se do 25. travnja 2010., ali se njihovo trajanje može produljiti ako se to bude smatralo opravdanim. Za definiciju konzorcija prema navedenim propisima vidi bilješku 2.

¹⁵ Članci 442. i 443. PZ.

¹⁶ Članak 448. PZ.

Brodarski ugovori odgovaraju ugovorima što se u zakonodavstvu i praksi (osobito anglo-američkoj) nazivaju *charter* ugovorima.¹⁷

Brodarski ugovori su, dakle, prema sistematizaciji iz PZ-a, ugovori o prijevozu, i to ugovori o prijevozu stvari. Predmet ugovora *slot charter* upravo je davanje dijela broskog prostora (određenog broja *slotova*) naručitelju od strane prijevoznika u svrhu smještaja tereta u kontejneru radi prijevoza.¹⁸ Naravno, naručitelj zauzvrat mora platiti određenu naknadu - vozarinu.¹⁹ Prijevoz tereta ipak je krajnji cilj koji naručitelj želi ostvariti sklapajući taj ugovor.

U okviru hrvatske sistematizacije ugovora o iskorištavanju brodova, ugovore *slot charter* mogli bismo svrstati u brodarske ugovore kojima je ugovoren prijevoz tereta određenim broskim prostorom.²⁰ Dakle, prema našem pravu, on spada u ugovore o prijevozu. Preciznije bi ipak bilo reći da je *slot charter* ugovor o davanju na korištenje određenog broskog prostora za smještaj kontejneriziranog tereta radi prijevoza.

Slot charter se može zaključiti za određeno putovanje ili za više putovanja, i/ili za određeno vrijeme. Za taj tip brodarskog ugovora karakteristično je da se u praksi zaključuje ponajviše u linijskoj plovidbi, u pravilu za više putovanja na određenoj prijevozničkoj liniji, ali i da je često ograničen vremenski (na tri,

¹⁷ Riječ je zapravo o "affreightment" ugovorima koji u anglo-američkom pravu označavaju ugovore kojima vlasnik broda iznajmljuje brod ili dio broda radi prijevoza. Valja napomenuti da je sistematizacija ugovora o iskorištavanju brodova jedno od najspornijih pitanja pomorskopravne teorije kod nas i u svijetu. Zakonodavstva i praksa pojedinih država poznaju različitu sistematizaciju tih ugovora. O tome pobliže Časlav Pejović, Pravna priroda time chartera, *Usporedno pomorsko pravo-Comparative Maritime Law*, v. 33 (1-2), (1991), str. 45-64, osobito str. 47-50.

¹⁸ U *Slothire* formularu ugovora koji je izdao BIMCO temeljna je obveza brodovlasnika da prepusti ugovorom određeni broj *slotova* naručitelju radi prijevoza kontejnera i tereta složenog u njima

¹⁹ Valja naglasiti da u slučaju tzv. križnog (*cross, swap*) *slot chartera* nema plaćanja vozarine u smislu isplate određene svote novca kao naknade za ustupljene *slotove*, već se jedan prijevoznik drugome uzajamno obvezuju prepustiti na korištenje određeni broj *slotova* na svojim brodovima, v. bilješku 12.

²⁰ U tom je smislu *slot charter* zapravo jedna varijanta tzv. *space charter* ugovora kod kojih brodovlasnik naručitelju daje na korištenje određeni broski prostor, ali nikada čitav broski prostor, jer bi se onda radilo o brodarskom ugovoru za cijeli brod. Osim u formi *slot chartera*, brodarski ugovor kojim je ugovoren prijevoz određenim broskim prostorom postojao bi, primjerice, i kad se ugovori prijevoz tereta tako da se on smjesti u točno određeno jedno brosko skladište ili u više takvih skladišta.

pet, sedam i više godina). Kako smo već rekli, obilježje *slot chartera* njegova je stanovita dugotrajnost, odnosno činjenica da se na njemu zasniva duži poslovni odnos.²¹

Svrstavanje *slot charter* ugovora u brodarske ugovore važno je radi uređenja pravnih odnosa između stranaka toga ugovora, ali i između stranaka *slot charter* ugovora i eventualnih trećih osoba s kojima stranke *slot charter* ugovora mogu stupiti u pravni odnos.

2.2.2. Prava i obveze stranaka iz ugovora slot charter

Već smo prije napomenuli da je osnovna obveza prijevoznika iz ugovora *slot charter* da naručitelju stavi na raspolaganje određeni broj slotova, odnosno prostora na brodu za smještaj kontejnera radi prijevoza. Prijevoznik, dakako, ima obvezu kontejnera i teret uredno prevesti od ukrcajne do iskrcajne luke, sukladno ugovoru.

S obzirom na tehničke karakteristike i nosivost brodova, može biti važno kolika je težina svakog pojedinog kontejnera. Nije svejedno ni u komercijalnom pogledu je li kontejner koji zauzima prostor jednoga slota poluprazan ili pun tereta, odnosno lagan ili težak. Upravo zbog toga ugovori *slot charter* često sadržavaju ograničenje i u pogledu ukupne težine kontejnera (uključujući teret u njima) koji se mogu smjestiti u dogovoreni broj slotova. Posljedično tome, može se dogoditi da naručitelj ne iskoristi sve slotove jer je dio slotova koji su mu na raspolaganju iskoristio za smještaj teških kontejnera te tako dosegnuo ugovorenu granicu ukupne težine svih kontejnera koje ima pravo smjestiti na brod. U tome slučaju brodovlasnik (prijevoznik) ima pravo raspolagati svim neiskorištenim slotovima, pod uvjetom da ti slotovi moraju biti opet na raspolaganju tome naručitelju u sljedećoj luci u kojoj taj naručitelj eventualno, na temelju ugovora, ima pravo ukrcavati nove kontejnere s teretom u njima. Dakle, prijevoznik bi mogao s drugim zainteresiranim naručiteljima sklopiti nove ugovore *slot charter* koji se odnose na iste slotove, ali mora voditi računa da poštuje prije sklopljeni ugovor.²²

²¹ Duljina ugovora ovisi, između ostalog, i o trajanju koncesije za prijevoz tereta na određenoj liniji koje je koncesionar određeni pomorski konzorcij.

²² Zanimljivo je usporediti to rješenje koje postoji u praksi ugovora *slot charter* s rješenjem PZ-a koji u čl. 576., st. 3. određuje da se, u slučaju ukrcavanja manje količine tereta od

Naručitelj može svoje slotove kontinuirano “popunjavati” kontejnerima u više luka u koje brod uplovljava u okviru plovidbe na određenoj liniji. Zbog toga prijevoznik ima obvezu naručitelju što je prije moguće dostaviti red plovidbe. Na taj način naručitelju ostaje dovoljno vremena da pripremi kontejnere za ukrcaj na brodske slotove, čime se štedi vrijeme i novac. O svim eventualnim očekivanim promjenama reda plovidbe prijevoznik mora pravodobno obavijestiti naručitelja, uključujući i slučaj kad se brod povlači radi održavanja ili popravaka.

Prijevoznik iz ugovora *slot charter* ima i druge obveze. Primjerice, ti ugovori redovito sadržavaju klauzulu prema kojoj prijevoznik iz toga ugovora nastupa kao naručiteljev agent za poslove ukrcaja i iskrcaja kontejnera. To može biti važno u pogledu sklapanja poslova s lučkim slugačima. Prijevoznik iz *slot chartera* u ime naručitelja može potpisati dokument kojim potvrđuje primitak određenog broja kontejnera s teretom u nekoj luci u kojoj taj naručitelj krca kontejnere i tako “popunjava” slotove koji su mu na raspolaganju.²³

Osim toga, ugovor može sadržavati i obvezu zapovjednika broda i/ili drugih članova posade da vode dnevnik i zapise koji se odnose na stanje kontejnera i brigu o njima. Takav dnevnik odnosno zapis naručitelj svakodobno može dobiti na uvid. Kako je riječ o komercijalnim djelima zapovjednika odnosno drugih članova posade, za uredno izvršenje tih činidbi odgovara sam prijevoznik.

Navedimo i neke važne obveze prijevoznika koje su uobičajene za svaki ugovor o prijevozu. Prijevoznik tako:

- mora uložiti dužnu pažnju da brod osposobi za plovidbu;
- ima obvezu odgovarajuće brige o teretu i kontejnerima tijekom ukrcaja, iskrcaja i za vrijeme dok su kontejneri i teret u njima na brodu;

ugovorene, vozarina plaća za cijelu ugovorenu količinu tereta. Međutim, u čl. 577., st. 1. PZ određuje da se, ako se ukrca samo dio tereta određenog brodarskim ugovorom, a prijevoznik je raspolagao neiskorištenim dijelom brodskeg prostora, ugovorena vozarina razmjerno snižava. Te odredbe PZ-a dispozitivne su prirode, o čemu svjedoči i odredba čl. 575., st. 1. koja određuje da se visina vozarine određuje ugovorom. Tu bi odredbu valjalo primijeniti i kod pitanja visine vozarine u slučajevima kad je ukrvano manje tereta od ugovorene količine.

²³ Te klauzule, prema kojima prijevoznik iz *slot chartera* nastupa kao agent naručitelja iz tog ugovora, vrlo su važne jer ne treba smetnuti s uma da je naručitelj iz ugovora *slot charter* vrlo često ujedno i prijevoznik iz nekog drugog ugovora o prijevozu sklopljenog s trećom osobom (podbrodarski ili *sub-charter* ugovori). Te klauzule omogućuju nesmetano odvijanje tih podbrodarskih ugovora i njihovu efikasnu realizaciju.

- ako je potrebno, mora osigurati električnu energiju i opremu potrebnu za održavanje određene temperature u kontejneru (hladeni teret).

Ako prijevoznik ne izvrši neku od svojih obveza pa zbog toga naručitelj pretrpi štetu na kontejneru i teretu u njemu, dolaze do primjene odredbe prava koje su stranke u ugovoru odredile kao mjerodavno. U praksi se najčešće u pogledu utvrđenja temelja, opsega i granice odgovornosti za štetu ugovara primjena Haško-Visbyjskih pravila²⁴ ili nacionalnih propisa Sjedinjenih Američkih Država.

Sve poreze, pristojbe i takse te druga slična plaćanja koja se moraju izvršiti radi realizacije ugovora, a koja se odnose na brod, dužan je platiti prijevoznik.

Glavna je obveza naručitelja iz ugovora *slot charter* plaćanje naknade za pravo raspolaganja slotovima odnosno za smještaj kontejnera s teretom radi prijevoza. Visina naknade kao i mjesto i vrijeme plaćanja pobliže se utvrđuju u ugovoru. Osim toga, ugovorom može biti utvrđena i obveza plaćanja dodatnih iznosa, primjerice iznosa za korištenje električne energije i opreme potrebne za održavanje određene temperature u kontejnerima kako se teret u njima ne bi pokvario.

Važno je naglasiti da naručitelj mora platiti vozarinu, odnosno naknadu za raspolaganje slotovima u svakom slučaju kad je putovanje započelo, i to bez obzira na to je li naručitelj doista iskoristio sve slotove, odnosno je li ih u cijelosti "popunio" kontejnerima s teretom.

Kao i kod drugih ugovora o prijevozu stvari, i kod tog ugovora na naručitelju su sve obveze i odgovornosti koje se tiču tereta. To, između ostalog, znači da naručitelj mora kontejnere u dogovoreno vrijeme pripremiti za ukrcaj kao i to da naručitelj ima obvezu dati prijevozniku precizne i točne informacije i dokumentaciju koja se odnosi na teret i kontejnere.

Prijevoz tereta koji nije smješten u kontejnerima u pravilu je ugovorom određen kao nedopušten, osim u slučaju kad na to pristane prijevoznik. Isto pravilo vrijedi i za prijevoz nestandardnih kontejnera, živih životinja, opasnih i štetnih tvari, radioaktivnog materijala itd.²⁵ *Slot charter* često sadržava i odredbu

²⁴ Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. i njezini protokoli iz 1968. i 1979. godine.

²⁵ Samo po sebi se razumije da prijevoz opasnih i štetnih tvari odnosno radioaktivnog materijala i u slučaju prijevoznikova pristanka može biti izvršen samo u skladu s primjenjivim nacionalnim i međunarodnim propisima.

prema kojoj prijevoznik ima ovlast otvoriti kontejner i izvršiti uvid u njegov sadržaj. O tako izvršenoj svojevrsnoj inspekciji prijevoznik mora obavijestiti naručitelja.

Ako bi brod u nekoj luci bio zadržan odnosno zaplijenjen zbog toga što se u kontejnerima prevezio teret koji je zabranjen (npr. droga), naručitelj mora platiti sve troškove koji zbog toga nastanu, uključujući i pribavljanje osiguranja radi oslobađanja broda.

Vrlo važan problem današnjeg pomorskog prijevoza jest pitanje slijepih putnika (provuklica). Nakon njihova otkrivanja, troškovi njihova boravka na brodu, iskrcaja i transporta često nisu zanemarivi. Ugovori o *slot charteru* redovito sadržavaju klauzulu prema kojoj troškovi u vezi sa slijepim putnicima padaju na stranu prijevoznika, osim ako slijepi putnik nije dospio na brod tako što se sakrio u kontejner prije ukrcaja toga kontejnera na brod, u kojem slučaju te troškove mora podmiriti naručitelj.

Općenito bi se moglo reći da na naručitelju leže sve obveze i odgovornosti koje se odnose na ispravnost kontejnera i tereta u njima. U tom smislu, naručitelj je obvezan nadoknaditi prijevozniku štetu koja je prouzročena neodgovarajućim slaganjem tereta u kontejner. To uključuje i štetu na prijevoznikovu brodu, ali i štetu na teretu drugih naručitelja.²⁶ Ako teret u kontejnerima nepažnjom naručitelja nije složen, pričvršćen, osiguran i upakiran u skladu s odredbama primjenjivog prava pa zbog toga prijevoznik pretrpi štetu (npr. zbog zadržavanja broda u luci), naručitelj i takvu štetu mora naknaditi prijevozniku. Isto vrijedi i ako zbog nepažljivog postupanja naručitelja ili osoba za koje naručitelj odgovara dođe do kontaminacije broda ili drugog tereta.²⁷ Valja naglasiti da u praksi pri ukrcaju ili iskrcaju kontejnera naručitelj nema kontrolu niti kontakta s lučkim slugačima. Pri tim operacijama, kako je već navedeno, prijevoznik nastupa kao agent naručitelja. Upravo zbog toga naručitelj, prema ugovornim klauzulama, u pravilu neće biti obvezan naknaditi prijevozniku štetu koja je nastala pogreškom lučkih slugača koju prijevoznik nije od njih mogao naknaditi.

Ugovori *slot charter*, kao i većina drugih ugovora o prijevozu, redovito sadržavaju klauzulu o zakonskom založnom pravu - privilegiju prijevoznika na

²⁶ U potonjem slučaju naručitelj zapravo mora obeštetiti prijevoznika ako je ovaj morao isplatiti naknadu štete drugim ovlaštenicima oštećenog tereta.

²⁷ Npr. odgovornost naručitelja postoji ako je teret u vrijeme slaganja u kontejner kontaminiran nametnicima koji se tijekom prijevoza prošire na brod i drugi teret, a postojanje tih nametnika naručitelj je dužnom pažnjom pri slaganju tereta u kontejner mogao otkriti i/ili spriječiti.

kontejnerima i teretu naručitelja, kao sredstvo osiguranja tražbina koje prijevoznik ima prema naručitelju (ili osobama za djela kojih odgovara naručitelj) na temelju *slot chartera*.²⁸

Napomenimo da je naručitelj obveznik plaćanja svih poreza, taksi, pristojbi i sličnih davanja koja su nužna radi izvršenja ugovora a odnose se na kontejnere i teret složen u njima.

2.2.3. Međusobni pravni odnosi stranaka ugovora slot charter i trećih osoba

Stranke ugovora *slot charter* tijekom izvršenja toga ugovora mogu stupiti u pravne odnose s trećim osobama.

U tom kontekstu važno je imati na umu činjenicu da naručitelj iz ugovora *slot charter* rijetko predaje prijevozniku na teret svoj vlastiti teret složen u kontejnere. Naprotiv, naručitelj iz ugovora *slot charter* zapravo je sklopio ugovor o prijevozu kontejneriziranog tereta s nekom drugom osobom (tzv. podbrodarski ugovor - *subcharter*) i ugovor *slot charter* mu je potreban kako bi izvršio taj drugi, podbrodarski ugovor o prijevozu. U tom smislu naručitelj iz ugovora *slot charter* ujedno je i prijevoznik iz tog drugog podbrodarskog ugovora o prijevozu stvari jer se obvezao taj teret prevesti. Postavlja se pitanje moguće odgovornosti prijevoznika iz ugovora *slot charter* prema podnaručitelju odnosno naručiteljevu klijentu (onoj osobi s kojom je naručitelj sklopio podbrodarski ugovor i teret kojeg je naručitelj predao prijevozniku iz ugovora *slot charter*). To pitanje može biti aktualno u slučaju da dođe do gubitka, manjka, oštećenja na teretu ili do zakašnjenja u prijevozu.²⁹ Prijevoznik iz *slot charter* ugovora nije ni u kakvoj

²⁸ I PZ u članku 592., st. 1., t. (3) određuje da privilegij na stvarima ukrucanim na brodu postoji i za tražbine iz ugovora o prijevozu, uključujući i troškove uskladištenja ukrucanih stvari.

²⁹ Odgovornost prijevoznika za štete na teretu temelji se na pretpostavljenoj krivnji. Prijevoznik će se osloboditi odgovornosti ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom. Odgovornost prijevoznika ograničena je i po visini - maksimalno do iznosa od 666,67 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici oštećenoga manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanog sa zakašnjenjem, odnosno 2 obračunske jedinice posebnih prava vučenja po kilogramu težine oštećenog, manjkajućeg ili izgubljenog tereta, s time da se primjenjuje iznos koji je viši. Kod kontejneriziranog tereta pod jedinicom tereta smatra se koletu ili jedinica tereta navedena u teretnici ako

izravnoj ugovornoj vezi s podnaručiteljem. Ipak, postoji mogućnost njegove odgovornosti za štete na teretu, odnosno za zakašnjenje. Tako odredba članka 452. PZ daje ovlast naručitelju iz brodarskog ugovora (a ugovor *slot charter* je brodarski ugovor) da ugovori s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor. Za obveze iz toga ugovora odgovara i brodar³⁰ trećim osobama prema propisima primjena kojih se ne može sporazumom stranaka isključiti i prema uvjetima uobičajenim za takvu vrstu prijevoza. Ako se obveze brodar povećaju, naručitelj odgovara brodaru za te povećane obveze. Ako je trećoj osobi s kojom je bio sklopljen podbrodarski ugovor bio poznat brodarski ugovor, tada brodar toj osobi odgovara samo u granicama brodarskog ugovora i pravnih propisa primjena kojih se ne može isključiti sporazumom stranaka.

Dakle, za prijevoznika iz ugovora *slot charter* postoji opasnost da bude podvrgnut tužbi treće osobe za naknadu štete na teretu koji mu je predao "njegov" naručitelj. Kako bi ublažili ili otklonili tu opasnost, na inzistiranje prijevoznika, u ugovore *slot charter* unosi se klauzula kojom naručitelj jamči da treća osoba neće protiv prijevoznika istaknuti tražbinu za naknadu štete na teretu. Ako do toga ipak dođe, utvrđuje se obveza naručitelja iz ugovora *slot charter* da obešteti prijevoznika iz toga ugovora u pogledu svih iznosa koje je ovaj morao isplatiti trećim osobama na ime naknade štete na teretu kao i u pogledu svih drugih štetnih posljedica takvih tražbina trećih osoba.³¹ Dodatna zaštita za prijevoznika i klauzule kojima se naručitelj iz ugovora *slot charter*

je u teretnici navedeno koletu ili jedinica tereta sadržana u kontejneru. Međutim, ako u teretnici nije navedeno koletu ili jedinica tereta, tada se pod jedinicom tereta smatra sam kontejner. Odredbe o odgovornosti prijevoznika sadržane su u čl. 547.-574. PZ i najvećim dijelom sastavljene su po uzoru na Haško-Visbyjska pravila.

³⁰ Prijevoznik iz ugovora *slot charter* ovdje ima ulogu brodar - glavne odgovorne osobe iz ugovora o iskorištavanju brodova. Brodar je definiran u t. 32. članka 5. PZ kao fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda.

³¹ Primjerice, zbog tražbine iz ugovora o prijevozu stvari naručitelj iz podbrodarskog ugovora može tražiti privremenu mjeru zaustavljanja broda. Zaustavljanje broda može prijevozniku iz ugovora *slot charter* prouzročiti znatne troškove koje bi mu naručitelj iz toga ugovora morao naknaditi. Vidi: spor "The Tychy", *Lloyd's Law Reports* (1999) 2, str. 11. Istodobno bi naručitelj iz ugovora *slot charter* imao obvezu što hitnijeg davanja zamjenskog osiguranja kako bi prijevoznikov brod bio što prije oslobođen od zaustavljanja u cilju nastavka putovanja.

obvezuje da u teretnicama koje izdaje za prijevoz tereta u kontejnerima koji na temelju ugovora *slot charter* ukrcava na brod prijevoznika ni na koji način neće uspostavljati ugovorni odnos između prijevoznika i podnaručitelja. Osobito u tim teretnicama naručitelj ne smije kao prijevoznika označiti osobu koja je prijevoznik iz ugovora *slot charter*.³²

Kako se prijevoznik iz ugovora *slot charter* često koristi uslugama trećih osoba (agenata, podugovarača itd.) pri izvršenju nekih od svojih ugovornih obveza, postavlja se pitanje odgovornosti tih trećih osoba prema naručitelju iz ugovora *slot charter* u slučaju štete na teretu ili zakašnjenja. Ugovori *slot charter* redovito sadržavaju klauzulu prema kojoj naručitelji jamče da tražbine za naknadu štete na teretu, uključujući i štete zbog zakašnjenja, neće istaknuti protiv tih trećih osoba, nego jedino protiv prijevoznika.³³

Konačno, može se postaviti i pitanje prava naručitelja iz ugovora *slot charter* da sklopi s trećom osobom podugovor *slot charter*, kojim bi naručitelj slotove kojima može raspolagati na temelju ugovora *slot charter* "prenio" na raspolaganje nekome drugome.³⁴ Praksa je utvrdila prevladavajuće rješenje prema koje naručitelj to može učiniti samo uz prethodnu suglasnost prijevoznika.

3. ZAKLJUČAK

Ugovori *slot charter* nastali su kao rezultat potreba i promjena u svjetskoj pomorskoj trgovini i rezultat su nastojanja pomorskih poduzetnika za ostvarenjem efikasnijeg i ekonomičnijeg prijevoza. Osobito je značajna uloga ugovora *slot*

³² Pored toga, na temelju ugovora *slot charter*, naručitelj iz toga ugovora mora u teretnicama izdanima na temelju podbrodarskog ugovora staviti tzv. Paramount klauzulu kojom se utvrđuje primjena Haaških ili Haaško-Visbyjskih pravila, kao i tzv. Himalaya klauzulu ili drugu sličnu klauzulu kojom se prijevoznik iz ugovora *slot charter* može koristiti svim povlasticama iz teretnice jednako kao i sam izdavatelj teretnice, odnosno klauzulu kojom se osigurava zaštita prijevoznika iz ugovora *slot charter* od tužbi za naknadu štete koje bi se zasnivale na njegovoj izvanugovornoj odgovornosti.

³³ To jamstvo naručitelj daje i u pogledu mogućih tužbi za naknadu štete podignutih od trećih osoba s kojima naručitelj sklapa podbrodarske ugovore koje bi bile istaknute protiv prijevoznikovih agenata, podugovarača i drugih osoba koje rade za prijevoznika. Jamstvo se odnosi i na (ne)podnošenje tužbi protiv radnika zaposlenih kod prijevoznika iz ugovora *slot charter*.

³⁴ Kolokvijalno, iako ne pravnički najtočnije, takve bi se ugovore moglo nazvati ugovorima o podnajmu slotova.

charter u uspješnijem razvoju međunarodnoga pomorskog linijskog prijevoza stvari.

Kako su ti ugovori jedan tip brodarskih ugovora kojima se ugovara prijevoz određenim brodskim prostorom, na ugovore *slot charter* mogu se primijeniti propisi koji vrijede za sve brodarske ugovore. S druge strane, neke specifičnosti toga ugovora dovele su do određenih posebnih pravnih rješenja nastalih i uvriježenih u pomorskoj praksi. Upravo je ugovor *slot charter* dokaz kako općeprihvaćena poslovna praksa često sama kreira i kvalitetno uređuje pravne odnose.

Pomorski poduzetnici najčešće sklapaju ugovore *slot charter* radi ostvarenja jednog od dvaju temeljnih ciljeva. Kao prvo, taj ugovor može poslužiti kao osnovni, premda ne i jedini, dokument kojim se ustanovljuju prava i obveze više prijevoznika udruženih u konzorcij radi održavanja jedne ili više pomorskih linija za prijevoz tereta. Tako se ostvaruje racionalizacija poslovanja (svaki prijevoznik ima manje troškova, ulaže manji broj brodova za održavanje linije, a ostvaruje se veća frekventnost linija). To ide na ruku i korisnicima prijevoza na tim linijama. U tom kontekstu ugovor *slot charter* jedno je od sredstava okrupnjivanja tržišta pomorskog prijevoza stvari.

Drugi važni cilj koji se ostvaruje ugovorima *slot charter* jest osiguranje poslovanja i tzv. prijevoznicima bez broda (npr. špediterima) koji mogu sklapati ugovore o pomorskom prijevozu tereta sa svojim klijentima, a da nemaju u posjedu niti jedan brod ili pak nemaju dovoljno tereta da bi im bilo isplativo angažirati čitav brod. Potpuno suprotno od prve opisane svrhe sklapanja ugovora *slot charter*, u ovom slučaju taj ugovor pomaže opstanku na tržištu i tzv. "manjih" prijevoznika odnosno pomorskih poduzetnika.

Bez obzira na cilj koji se njime želi ostvariti, ugovor *slot charter* karakterizira činjenica da je riječ o ugovorima koji u pravilu imaju višegodišnji vijek trajanja i koji su vezani za više putovanja na određenim prijevozničkim linijama.

Suvremeni ugovori *slot charter* već su visokostandardizirani.

Nesumnjivo je da će s daljnjim razvitkom svjetske trgovine uloga ugovora *slot charter* u budućnosti biti još značajnija. To će vjerojatno značiti i potrebu za još preciznijim pravnim uređenjem tog ugovora, ali i za promptnim davanjem odgovora na sporna pitanja koja će se u sklapanju i izvršenju tog ugovora neminovno javljati u praksi.

Summary

Jasenko Marin*

SLOT CHARTER

The article analyses the main characteristics of the slot charter agreement in maritime transport of cargo stored in ship containers.

The article analyses the purpose and aims to be attained by the making and realization of the agreement. The author defines the place of the slot charter agreement within the systematisation of agreements on the use of ships in the Croatian law.

Different sub-types of the agreement are analysed.

Specific legal issues related to this type of agreement are elaborated.

Principal rights and obligations of the carrier and charterer as parties in the agreement are analysed. Mutual legal relations between the parties in the slot charter agreement and third parties are presented, especially the liability for cargo damage. The most frequent agreement clauses are analysed in detail.

The author concludes that different types of slot charter agreement have a great importance in the development of modern maritime transport of cargo. These agreements will be increasingly frequent in the future. Therefore it will be necessary to find the best legal solutions in practice and legislation for controversial issues.

Key words: slot charter, charter party agreement, maritime transport of cargo, line shipping

* Jasenko Marin, Ph. D., Assistant Professor, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

Zusammenfassung

Jasenko Marin **

SLOT CHARTER

In der Arbeit werden die Grundmerkmale des Slot-Charter-Vertrags über den Seetransport von in Schiffscontainern verstaute Fracht analysiert.

Zunächst werden die Ziele und Zwecke untersucht, die durch Abschluss und Durchführung eines solchen Vertrags verwirklicht werden sollen. Der Autor bestimmt die Stellung des Slot-Charter-Vertrags im Rahmen einer Systematisierung der im kroatischen Recht vorgesehenen Verträge über die Verwendung von Schiffen.

Es wird eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Unterarten dieses Vertrags geliefert.

Danach werden spezifische rechtliche Fragen im Zusammenhang mit dieser Vertragsart bearbeitet.

Die grundlegenden Rechte und Pflichten des Verfrachters und des Bestellers als Vertragsparteien werden genannt und erläutert. Auch die gegenseitigen Rechtsbeziehungen zwischen den Vertragsparteien einer Slot Charter und Dritten werden dargestellt, insbesondere die Haftungsverhältnisse bezüglich Frachtschäden. Dabei wird auf die meistgenutzten Vertragsklauseln näher eingegangen.

Der Autor kommt zu dem Schluss, dass den verschiedenen Vertragstypen der Slot Charter in der Entwicklung der modernen Linienschiffahrt große Bedeutung zukommt. Die Abschlüsse solcher Verträge sind in der Zukunft mit zunehmender Häufigkeit zu erwarten, was unweigerlich zu einem Anstieg der strittigen Fragen bezüglich der Vertragserfüllung führen wird. Für diese strittigen Fragen gilt es in der Praxis und in der Gesetzgebung die besten juristischen Lösungen zu finden.

Schlüsselwörter: Slot Charter, Reedervertrag, Seefrachtransport, Linienschiffahrt

** Dr. Jasenko Marin, Dozent an der Juristischen Fakultät in Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

