

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

Nautika i tehnologija pomorskog prometa, diplomski studij

UGOVARANJE U POMORSTVU

UDŽBENIK 2

*(UDŽBENIK 1: knjiga Hess M., Kos S., Ugovaranje u pomorstvu,
Pomorski fakultet u Rijeci.)*



Rijeka 2017.

SADRŽAJ

1. Ugovori o iskorištavanju brodova	3
2. Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova	4
2.1 Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu	5
2.1.1 Prijevoz stvari.....	5
2.1.1.1 Brod.....	6
2.1.1.2 Ukcavanje tereta	7
2.1.1.3 Vrijeme ukrcavanja.....	8
2.1.1.4 Prijevozne isprave.....	10
2.1.1.5 Putovanje.....	12
2.1.1.6 Predaja tereta primatelju	13
2.1.1.7 Odgovornost prijevoznika za štete na stvarima i za zakašnjenje	15
2.1.1.8 Vozarina	18
2.1.1.9 Privilegiji na stvarima ukrcanim na brodu.....	20
2.1.2 Posebnosti brodarskog ugovora na vrijeme	20
2.1.2.1 Standardni obrasci ugovora o time charteru i značenje pojedinih klauzula	22
2.1.2.2 Klauzule kojima se uređuje trajanje ugovora o time charteru.....	25
2.1.2.3 Klauzule kojima se uređuje izvršenje ugovora o time charteru.....	27
2.1.2.4 Klauzule koje reguliraju obvezu plaćanja vozarine i drugih naknada kod ugovora o time charteru.....	32
2.1.2.5 Klauzule koje uređuju prijevoznikovu obvezu na uredno izvršenje ugovora.....	36
2.1.2.6 Klauzule koje uređuju naručiteljevo pravo na obustavu vozarine u određenim slučajevima	36
2.1.2.7 Klauzule koje uređuju posebne slučajeve prestanka ugovora o time charteru	39
2.1.3 Ugovor o prijevozu kontejnera kao ugovor o iskorištavanju pomorskih brodova.....	42
2.1.3.1 Osnovna obilježja i specifičnosti ugovora o prijevozu kontejnera.....	45
2.1.3.2 Prava i obveze stranaka iz ugovora o prijevozu kontejnera.....	46
2.1.3.3 Međusobni pravni odnosi stranaka ugovora o prijevozu kontejnera i trećih osoba	49
2.1.4 Prijevoz putnika i prtljage	52
2.1.5 Drugi pomorski plovidbeni poslovi.....	57

2.2	Zakup	57
3.	Ugovor o gradnji broda	60
4.	Ugovor o pomorskoj agenciji	62

OSNOVNA
LITERATURA

1. Ugovori o iskorištavanju brodova

Prema Pomorskom zakoniku RH:



U praksi:

Brodarski ugovor na putovanje (voyage charter) označava zakup broda i posade za putovanje između luka ukrcaja i iskrcaja. Naručitelj (charterer) plaća prijevozniku vozarinu (freight) paušalno po toni tereta. Prijevoznik (owner/operator) plaća lučke troškove (isključujući lučke radnike), tegljenje, peljarenje, troškove goriva i troškove posade. Period vremena predviđen za ukrcaj i iskrcaj ugovara se pod nazivom stojnice (laytime). U slučaju da naručitelj prekorači vrijeme stojnica, plaća prekostojnice (demurrage). Naknada za uštedu vremena koju prijevoznik daje krcatelju ili primatelju ako je prije ugovorenog vremena, ukrcao odnosno iskrcao teret na brod ugovara se pod nazivom dispeč (dispatch).

Brodarski ugovor na vrijeme (time charter) označava zakup broda i posade na određeno vrijeme unutar kojeg naručitelj može učiniti više putovanja i prevesti više tereta. Naručitelj (charterer) plaća prijevozniku zakupninu (hire) po danu. Naručitelj plaća lučke troškove (uključujući lučke radnike), tegljenje, peljarenje, troškove goriva.

Ugovor o zakupu broda (Contract of Affreightment) je u naravi ugovor sličan brodarskom ugovoru na vrijeme, samo što se prijevoznik obvezuje prevesti određene terete unutar određenog vremenskog perioda na određenim rutama. Ugovorena frekvencija prijevoza tereta može zahtijevati prijevoz s više brodova.

Zakup praznog broda označava zakup broda u kojem naručitelj u potpunosti upravlja brodom, uključujući administrativno, financijski i tehnički. Naručitelj plaća sve operativne troškove, uključivši gorivo, posadu, lučke troškove, osiguranje trupa i strojeva, P&I osiguranje, održavanje i servisiranje broda, dokovanje.

2. Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova

Nakon što je odlučio na koji segment tržišta postaviti brod, odnosno koji ugovor prihvatiti, te na kojoj ruti ili području nastojati zadržati brod, brodar će zaključiti ugovor s zakupcem. Hrvatsko pravo ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova dijeli u dvije osnovne skupine:

- 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),
- ugovor o zakupu broda (koji je po svojoj prirodi ugovor o uporabi).

Ugovori o prijevozu stvari morem dijele se na:

- pomorsko-prijevozničke ugovore (kod kojih se ugovara prijevoz pojedinih stvari,
- 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).

Valja ipak naglasiti da je ova podjela brodarskih ugovora ipak 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. Brodarski ugovori odgovaraju ugovorima što se u zakonodavstvu i praksi (osobito angloameričkoj) nazivaju charter ugovorima. Radi se zapravo o "affreightment" ugovorima koji u angloameričkom pravu označavaju ugovore kojima vlasnik broda iznajmljuje brod ili dio broda u cilju 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 ovih ugovora. O tome поближе Časlav Pejović: *Pravna priroda time chartera*, *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, v. 33 (1-2), (1991), str. 45.-64., osobito str.47.-50.

Izrazi koji se koriste u narednom tekstu imaju ova značenja:

- naručitelj je ugovorna strana koja od prijevoznika naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje, odnosno potiskivanje i obavljanje drugoga pomorskog plovidbenog posla,
- krcatelj je naručitelj ili od njega određena osoba koja na temelju ugovora o prijevozu stvari predaje stvari prijevozniku radi prijevoza,
- primatelj je osoba ovlaštena da primi stvari od prijevoznika,
- korisnik prijevoza jest osoba koja ima određena prava prema ugovoru o prijevozu stvari (naručitelj, krcatelj, primatelj),
- vrijeme stojnica je redovito vrijeme određeno za ukrcavanje odnosno iskrcavanje tereta za koje se ne plaća posebna naknada,
- vrijeme prekostojnica je vrijeme za koje se, preko vremena stojnica, produljuje ukrcavanje odnosno iskrcavanje tereta, a za koje se plaća posebna naknada.

2.1 Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu

2.1.1 *Prijevoz stvari*

Ugovorom o prijevozu stvari prijevoznik se obvezuje prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza platiti vozarinu. Ugovorom o prijevozu stvari brodom može se ugovoriti prijevoz stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom (brodski ugovor) a i prijevoz pojedinih stvari (pomorsko-prijevoznčki ugovor). Brodarski se ugovor može sklopiti za jedno ili više putovanja (brodarski ugovor na putovanje ili ugovor o zakupu broda na putovanje) ili za određeno vrijeme (brodarski ugovor na vrijeme ili ugovor o zakupu broda na vrijeme). Brodarski ugovor za više putovanja ili brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod mora se sastaviti u pisanom obliku. U protivnom nemaju pravni učinak.

Kada je sklopljen brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, zapovjednik je dužan izvršiti nalog naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda. Kada je sklopljen brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, prijevoznik ne odgovara naručitelju za obveze što ih je zapovjednik broda preuzeo u izvršenju posebnih naloga naručitelja. Kada je sklopljen brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, naručitelj ne može odrediti putovanje koje bi izložilo brod ili posadu broda opasnosti koja se u vrijeme sklapanja ugovora nije mogla predvidjeti, a ni putovanje za koje se ne može očekivati da se obavi bez znatnijeg prekoračenja vremena za koje je ugovor sklopljen.

Naručitelj iz brodarskog ugovora može ugovoriti s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor. Za obveze koje proistječu iz ovog ugovora odgovara i brodar trećim osobama prema propisima čija se primjena ne može sporazumom stranaka isključiti i prema uvjetima uobičajenim za takvu vrstu prijevoza. Ako je trećoj osobi s kojom je bio sklopljen ovaj ugovor bio poznat brodarski ugovor, brodar odgovara toj osobi samo u granicama brodarskog ugovora i pravnih propisa čija se primjena ne može isključiti sporazumom stranaka. Naručitelj prijevoza koji je ovlastio drugu osobu da kao krcatelj preda prijevozniku teret na prijevoz odgovara prijevozniku za djela i propuste krcatelja u okviru ugovora o prijevozu.

Ugovor o prijevozu stvari prestaje važiti kad je njegovo izvršenje trajno onemogućeno djelovanjem više sile. Ako je zbog djelovanja više sile izvršenje ugovora o prijevozu stvari onemogućeno za dulje vrijeme ili je neizvjesno koliko će to djelovanje trajati, svaka strana ima pravo odustati od ugovora. Svaka strana može u ovom slučaju odustati od ugovora ako je smetnja trajala predugo ili se pretpostavlja da će trajati predugo. Svaka strana ima pravo odustati od ugovora i kad bi mogla biti ugrožena sigurnost broda, posade ili tereta zbog djelovanja više sile ili druge okolnosti koja se ne može otkloniti ili spriječiti i koja se u vrijeme sklapanja ugovora nije mogla predvidjeti, a koja bi trebala trajati dulje vrijeme ili je neizvjesno koliko će trajati.

U slučaju prestanka važenja ugovora ili odustajanja od ugovora o prijevozu stvari prijevoznik ima pravo na naknadu troškova u vezi s iskrcavanjem, a ako je razlog za prestanak važenja ugovora ili za odustajanje od ugovora nastao poslije odlaska broda iz luke ukrcavanja, prijevoznik ima pravo i na naknadu vozarine u razmjeru prema

korisno prevaljenom putu. Osim prava prijevoznika na naknadu, ugovorne strane nemaju, jedna prema drugoj, pravo na bilo kakvu drugu naknadu.

Kod brodarskog ugovora cijelim brodom naručitelj može odustati od ugovora do završetka ukrcavanja, odnosno do isteka vremena prekostojnica ako ukrcavanje nije do tada završeno, uz uvjet da plati polovicu ugovorene vozarine, naknadu za nastale prekostojnice i druge troškove što ih je imao prijevoznik, a koji nisu uračunati u vozarinu. Ovo se primjenjuje i ako je ugovoren prijevoz razmjernim dijelom broda, određenim brodskim prostorom, ili prijevoz pojedinih stvari, ako svi naručitelji odustanu od ugovora. Nnaručitelj, odnosno naručitelji mogu odustati od ugovora i nakon završetka ukrcavanja ili protoka vremena prekostojnica, pa i u tijeku putovanja, ako plate cijelu ugovorenu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge troškove što ih je imao prijevoznik, a koji nisu uračunati u vozarinu. Kad je ugovoren prijevoz razmjernim dijelom broda, određenim brodskim prostorom, ili prijevoz pojedinih stvari, svaki naručitelj može odustati od ugovora prije početka ukrcavanja ako plati cijelu ugovorenu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge troškove što ih je imao prijevoznik, a koji nisu uračunati u vozarinu.

Svaki naručitelj može odustati od ugovora i poslije započetog ukrcavanja ako udovolji obvezama ugovora, a uz uvjet da se teret može iskrcati bez opasnosti za sigurnost broda i ostalog tereta, da zbog iskrcavanja ne nastane veće zakašnjenje u odlasku broda ili poremećaj u redu plovidbe, da se time ne nanosi šteta ostalim naručiteljima i da protiv iskrcavanja ne postoje drugi važni razlozi.

Ako prijevoznik ne prihvati odustajanje od ugovora, dužan je o tome odmah obavijestiti naručitelja. Kad je u slučajevima odustajanja od ugovora izdana teretnica ili druga prijevozna isprava, naručitelj može odustati od ugovora ako vrati prijevozniku sve primjerke teretnice ili druge prijevozne isprave, ili mu dade osiguranje za štetu koja bi prijevozniku mogla nastati zato što mu nisu vraćeni svi primjerci teretnice ili druge prijevozne isprave.

2.1.1.1 Brod

Prijevoznik je dužan teret prevesti brodom koji je izričito ugovoren ili koji ima ugovorena svojstva. Ako stranke nisu izričito ugovorile određeni brod, odnosno svojstva broda, prijevoznik je dužan prevesti teret brodom koji ima uobičajena svojstva za izvršenje ugovorenog prijevoza. Prijevoznik broda dužan je pravodobno, do početka putovanja, uložiti dužnu pažnju kako bi brod osposobio za plovidbu, primjereno ga opremio, popunio posadom, opskrbio potrebnim zalihama i pripremio tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako je primljen na prijevoz.

Brodski prostor koji obično ne služi za smještaj tereta može se za to rabiti samo na temelju izričitog sporazuma ugovornih strana, ako takav sporazum ne bi bio protivan propisima. Prijevoznik može s pristankom naručitelja zamijeniti ugovoreni brod drugim brodom. Ako se prijevoz obavlja na temelju pomorskoga prijevoznickog ugovora pristanak naručitelja za zamjenu broda nije potreban.

Prijevoznik odgovara za točnost podataka o nosivosti broda navedenih u brodarskom ugovoru ako je odstupanje veće od 5%. Ako je ugovoren prijevoz cijelim brodom ili određenim brodskim prostorom pa ugovoreni prostor nije potpuno iskorišten, prijevoznik ne može raspolagati tim prostorom bez pristanka naručitelja.

2.1.1.2 Ukcavanje tereta

Prijevoznik je dužan postaviti brod za ukrcavanje tereta u ugovorenoj luci. Ako brod iz razloga za koje naručitelj ne odgovara ne može doći u ugovorenu luku, naručitelj prijevoza ima pravo, imajući na umu svrhu ugovora, odrediti prvu prikladnu luku za preuzimanje tereta do kojeg brod može sigurno doći radi ukrcavanja. Mjesto ukrcavanja tereta u luci dužan je priskrbiti naručitelj. U linijskoj plovidbi mjesto ukrcavanja u luci priskrbljuje prijevoznik. Prijevoznik je dužan postaviti brod na mjesto ukrcavanja koje odredi naručitelj ako to može učiniti bez opasnosti za brod i ako se ukrcavanje tereta može na tom mjestu obaviti bez opasnosti za brod. Ako mjesto ukrcavanja ne odgovara uvjetima iz ugovora, prijevoznik je dužan postaviti brod što bliže tom mjestu, ako to može učiniti bez opasnosti za brod i ako se ukrcavanje tereta na mjestu na kojem je brod postavljen može obaviti bez opasnosti za brod. Brod može primiti teret na sidrištu ako je tako ugovoreno ili mjesnim običajima predviđeno.

Ako naručitelj ili druga osoba ima pravo na temelju ugovora odrediti luku ukrcavanja, a zapovjednik broda ne primi takav nalog u ugovorenom ili primjerenom roku, ili primljeni nalog ne može izvršiti, zapovjednik broda dužan je postupiti na način koji smatra najboljim, vodeći računa i o interesima korisnika prijevoza. Kad brod prema ugovoru mora stići u određenu luku do određenog roka, smatra se da je stigao na vrijeme kad je stigao u luku, odnosno na njezino sidrište. Zapovjednik broda dužan je obavijestiti krcatelja pisanim putem da je brod spreman za ukrcavanje (u daljnjem tekstu: pismo spremnosti).

Pismo spremnosti dostavlja se krcatelju na njegovu adresu u tijeku radnog vremena. Ako zapovjedniku broda nije poznata adresa krcatelja ili ako se pismo spremnosti ne može uručiti na njegovu adresu, zapovjednik broda dužan je zatražiti upute od naručitelja, s tim da se pravni učinci predaje pisma spremnosti računaju od trenutka kad bi pismo spremnosti bilo predano da nije bilo navedenih smetnji. Pismo spremnosti ne predaje se ako brod plovi u linijskoj plovidbi. U linijskoj plovidbi teret se ukrcava čim je brod na određenom mjestu spreman za ukrcavanje.

Zapovjednik broda može predati pismo spremnosti ako je brod spreman za ukrcavanje, a nalazi se na mjestu u luci, ako je dobio prethodna odobrenja za promet s kopnom i za ukrcavanje i ako su obavljene druge radnje koje omogućuju ukrcavanje tereta u brod. Pismo spremnosti može se predati i ako brod nije bio doveden na određeno mjesto ako je u tome bio spriječen razlozima koji padaju na teret naručitelja. Prijevoznik preuzima teret ispod vitla. Zapovjednik je dužan krcatelju koji sam krca teret na brod dati upute o načinu slaganja tereta da bi se izbjegla oštećenja tereta koja mogu nastati zbog toga što se teret prevozi brodom. Krcatelj se pri ukrcavanju tereta mora držati uputa zapovjednika broda koja se odnose na raspored tereta u brodu i ostale okolnosti u vezi sa sigurnošću osoba, broda, njegovih uređaja i opreme te drugog tereta

u brodu i sprječavanje onečišćenja okoliša. Teret se ne može smjestiti na palubu broda bez suglasnosti krcatelja, ako nije riječ o teretu koji se obično smješta na palubu. Količina tereta koja se predaje na prijevoz može se odrediti brojem komada, težinom ili obujmom. U slučaju sumnje količina tereta određuje se mjerom koja je uobičajena u luci ukrcavanja.

Umjesto ugovorenog tereta može se predati na prijevoz drugi teret, ako se time ne mijenjaju uvjeti prijevoza na štetu prijevoznika ili ako zbog toga ne bi došlo do zadržavanja broda ili ako ne bi bila ugrožena sigurnost broda i drugog tereta te ako naručitelj dade prijevozniku, na njegov zahtjev, osiguranje za tražbine koje bi mogle nastati zbog zamjene tereta. Ako je ugovoreni teret već bio ukrcan, troškove u vezi s nje-govim iskrcavanjem i ukrcavanjem drugog tereta snosi naru-čitelj.

Naručitelj, odnosno krcatelj dužan je prijevozniku dati upute za manipulaciju teretom ako se teret ne nalazi u redovnome trgovačkom prometu i ako bi zapovjednik bio dužan poduzeti posebne mjere pri slaganju tereta. Ako je riječ o opasnom teretu, naručitelj, odnosno krcatelj dužan je obavijestiti prijevoznika, i bez njegova zahtjeva, o naravi opasnosti i naznačiti koje zaštitne mjere treba poduzeti. Ako obavijest o opasnom teretu koji se prevozi nije naznačena u teretnici ili u pisanoj ispravi o ugovoru o prijevozu, teret dokazivanja da je prijevoznik znao za opasnost povezanu s prijevozom tog tereta, pada na korisnika prijevoza.

Prijevoznik ne smije primiti na prijevoz teret čiji je uvoz, provoz ili izvoz zabranjen ili se krijumčari. Prijevoznik nije dužan primiti na prijevoz teret koji je po svojoj naravi opasan, ako mu opasno svojstvo tereta u vrijeme sklapanja ugovora nije bilo niti moralo biti poznato. Prijevoznik nije dužan primiti na prijevoz teret koji, s obzirom na svoje stanje i na stanje ambalaže, predstavlja opasnost za osobe, brod i okoliš te drugi teret s kojim tijekom prijevoza dolazi ili može doći u dodir.

Naručitelj je odgovoran prijevozniku za nanesenu štetu osobama, brodu, teretu, okolišu te za sve druge štete i troškove prouzročene manjkavim stanjem ambalaže. Naručitelj je odgovoran prijevozniku za nanesenu štetu osobama, brodu, teretu, okolišu te za sve druge štete i troškove prouzročene prirodnim svojstvima i stanjem tereta ako prijevozniku ta svojstva i stanje tereta nisu bili niti morali biti poznati.

2.1.1.3 Vrijeme ukrcavanja

Prijevoznik je dužan preuzimati teret na prijevoz tijekom radnog vremena luke. Radno vrijeme luke određuje, u skladu sa zakonom, tijelo koje upravlja lukom. Vrijeme stojnica počinje teći početkom prijedpodnevnoga radnog vremena, odnosno poslijepodnevnoga radnog vremena, uz uvjet da je pismo spremnosti predano najkasnije dva sata prije protoka prijedpodnevnoga, odnosno poslijepodnevnoga radnog vremena. Trajanje vremena stojnica određuje se prema običajima luke. Vrijeme stojnica se određuje prema radnim danima i dijelovima radnog dana, pri čemu se kao jedan radni dan računaju 24 tekuća sata. U radne dane ne računaju se nedjelje, državni i drugi praznici kad se u luci ne radi, a ni vrijeme kad se, zbog vremenskih neprilika ili smetnji na strani broda, nije moglo ukrcavati.

Nakon protoka vremena stojnica počinje teći vrijeme prekostojnica. Trajanje vremena prekostojnica jednako je trajanju vremena stojnica. Trajanje vremena prekostojnica računa se prema tekućim danima i dijelovima bez prekida. U trajanje vremena prekostojnica ne računa se vrijeme u koje se nije moglo raditi zbog smetnji na strani broda. Prijevoznik ima pravo na posebnu naknadu za prekostojnice. Visina naknade za prekostojnice određuje se prema visini naknade za prekostojnice za druge slične brodove u istoj luci u isto vrijeme, a ako to nije moguće, visina naknade određuje se prema visini naknade za prekostojnice drugih sličnih brodova u najbližoj luci u isto vrijeme. Naknada za prekostojnice plaća se svakog dana unaprijed za cijeli dan, ali ako je ukrcavanje obavljeno prije protoka dana za koje je naknada unaprijed plaćena, prijevoznik je dužan vratiti razmjerni dio naknade. Ako se naknada za prekostojnice ne plati o dospelosti, brod može odmah otploviti s ukrcanim dijelom tereta. Prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge tražbine koje mu pripadaju prema ugovoru. Nakon protoka vremena prekostojnica brod može odmah otploviti s ukrcanim dijelom tereta. U ovom slučaju prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge tražbine koje mu pripadaju prema ugovoru.

Ukrcavanje tereta postavljena uz bok broda do protoka vremena stojnica, odnosno prekostojnica, ako ih ima, prijevoznik ne može odbiti, iako bi ukrcavanje i slaganje takva tereta moglo zadržati brod preko trajanja vremena stojnica odnosno prekostojnica. U ovom slučaju prijevoznik ima pravo na naknadu za zadržavanje broda nakon isteka vremena prekostojnica (vrijeme izvanrednih prekostojnica). Naknada za izvanredne prekostojnice jest 50% viša od naknade za prekostojnice. Pored naknade za izvanredne prekostojnice prijevoznik ima pravo i na naknadu štete zbog zadržavanja broda ako ta šteta premašuje svotu naknade za izvanredne prekostojnice. Kad brod može otploviti i s ukrcanim dijelom tereta zato što naknada za prekostojnice nije plaćena o dospelosti prijevoznik ima pravo odustati od ugovora i iskrcati teret ako ukrcani dio tereta ne daje zadovoljavajuće jamstvo za tražbine prijevoznika iz ugovora o prijevozu.

Pri iskrcavanju tereta prijevoznik je dužan postupiti s dužnom pažnjom, uzimajući u obzir okolnosti slučaja. U slučaju odustajanja od ugovora i iskrcaja tereta prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu, na naknadu za nastale prekostojnice i na naknadu troškova iskrcavanja koji nisu uračunati u vozarinu te na druge tražbine koje mu pripadaju prema ugovoru.

Odredbe koje se odnose na vrijeme stojnica i prekostojnica ne primjenjuju se na prijevoz brodovima linijske plovidbe. Pri prijevozu brodovima linijske plovidbe krcatelj je dužan predavati teret onom brzinom kojom ga brod može preuzimati. Brod linijske plovidbe nije dužan čekati na ukrcavanje preko vremena određenog za odlazak broda koji je predviđen redom plovidbe, ako smetnja za ukrcavanje ne pada na stranu broda.

Krcatelj je dužan zapovjedniku broda na vrijeme predati carinske i druge isprave potrebne za ukrcaj, prijevoz i iskrcaj tereta. Ako te isprave nisu predane za vrijeme

trajanja vremena stojnica, odnosno prekostojnica, a pri prijevozu brodom linijske plovidbe do vremena određenog za odlazak broda, zapovjednik broda ima pravo iskrcati teret. U ovom slučaju prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu i na naknadu za nastale prekostojnice, odnosno na naknadu štete za zadržavanje broda linijske plovidbe i na naknadu svake druge štete.

2.1.1.4 Prijevozne isprave

Nakon završetka ukrcavanja prijevoznik je dužan krcatelju, na njegov zahtjev, izdati teretnicu, teretni list, elektroničku izmjenu podataka ili drugu ispravu o prijevozu. Ako je teret predan prijevozniku prije ukrcaja, krcatelj može zahtijevati da mu prijevoznik izda potvrdu o preuzimanju tereta, teretnicu ili drugu prijevoznu ispravu koja sadrži uočljivu napomenu "primljeno za ukrcaj". Prijevoznik koji je izdao teretnicu ili drugu prijevoznu ispravu za ukrcaj može, umjesto izdavanja teretnice ili druge prijevozne isprave, stavljanjem napomene »ukrcano« na ispravu za ukrcaj potvrditi da je ukrcavanje obavljeno. Ako je prijevoznik izdao ispravu o prijevozu za ukrcaj, krcatelj je dužan pri primitku isprave o prijevozu vratiti prijevozniku ispravu o prijevozu za ukrcaj. Ako je prije izdavanja isprave o prijevozu bila izdana potvrda o preuzimanju tereta, krcatelj je dužan po primitku isprave o prijevozu tu potvrdu vratiti prijevozniku.

Ako je teret koji je kao predmet prijevoza morao biti ukrcan u razne brodove, ili kad su u pitanju različite vrste robe, ili je teret podijeljen u razne partije, prijevoznik i krcatelj imaju pravo zahtijevati da se za svaki uporabljeni brod ili za svaku vrstu robe ili za svaku partiju tereta izda posebna teretnica ili druga isprava o prijevozu. Ako se teret krca na brod u rasutom stanju, krcatelj ima pravo zahtijevati da se za određene količine tereta izda posebna teretnica ili druga isprava o prijevozu.

Teretnica može glasniti na ime, po naredbi, ili na donosioca. Ako u teretnici koja glasi po naredbi nije imenovana osoba prema čijem je nalogu prijevoznik dužan predati teretnicu, teret se predaje po naredbi krcatelja. Teretnica na ime prenosi se ustupanjem, teretnica po naredbi – indosamentom, a teretnica na donosioca predajom. Na oblik i učinak indosamenta na odgovarajući se način primjenjuju odredbe mjeničnog prava, osim odredaba o regresu. Prijevoznik je dužan izdati krcatelju, na njegov zahtjev, više primjeraka teretnice, naznačujući na svakom primjerku broj izdanih primjeraka. Svaka strana može zahtijevati da se za njezine potrebe sastavi više prijepisa teretnice. Na svakom prijepisu teretnice mora biti navedeno da je riječ o prijepisu. Krcatelj mora prijevozniku, na njegov zahtjev, potpisati prijepis teretnice. Teretnica sadrži:

- tvrtku, odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i prebi-valište prijevoznika koji izdaje teretnicu,
- ime, odnosno druge podatke o identitetu broda,
- tvrtku, odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i prebi-valište krcatelja,
- tvrtku, odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i prebi-valište primatelja ili oznaku »po naredbi« ili »na donosioca«,
- luku odredišta ili vrijeme kad će se, odnosno mjesto gdje će se takva luka odrediti,

- količinu tereta prema broju komada, težini, obujmu ili drugoj jedinici mjere, prema vrsti tereta,
- vrstu tereta i oznake koje se na njemu nalaze,
- stanje tereta ili omota prema vanjskom izgledu,
- odredbe o vozarini,
- mjesto i dan ukrcaja tereta i izdavanja teretnice.

Teretnica može sadržati i druge podatke te uvjete prijevoza. Teretnicu vlastoručno potpisuje prijevoznik ili njegov punomoćnik. Teretnicu sastavlja prijevoznik na temelju pisanih podataka krcatelja. Ako postoji opravdana sumnja da podaci što ih je naveo krcatelj o vrsti tereta, ili oznakama koje se na njemu nalaze, ili količini tereta prema broju komada, težini, obujmu ili drugoj jedinici mjere nisu točni ili potpuni ili nema razumne mogućnosti da se točnost tih podataka provjeri pri ukrcavanju ili ako su oznake na teretu nejasne ili nedovoljno trajne, prijevoznik može u teretnicu unijeti primjedbe s obrazloženjem. Potpis krcatelja na teretnici ili prijepisu teretnice ne znači da je krcatelj prihvatio prijevoznikove primjedbe unesene u teretnicu. Kad prijevoznik nije unio u teretnicu primjedbe, smatra se, za odnose između njega i trećega zakonitog i savjesnog imatelja teretnice, da je prijevoznik preuzeo teret onako kako je naznačen u teretnici. Kad prijevoznik unese u teretnicu primjedbe, pretpostavlja se da je teret preuzeo onako kako ga je predao primatelju dok zakoniti imatelj teretnice ne dokaže suprotno.

Pisani uvjeti ugovora o prijevozu i opći uvjeti prijevoznika obvezuju ovlaštenog imatelja teretnice koji nije naručitelj prijevoza ni krcatelj samo ako se teretnica izričito poziva na te uvjete. Usmeni uvjeti ugovora o prijevozu koji nisu uneseni u teretnicu ne obvezuju ovlaštenog imatelja teretnice koji nije naručitelj prijevoza ni krcatelj, pa i kad se teretnica izričito poziva na te uvjete. Ako se teretnica samo općenito poziva na uvjete ugovora o prijevozu i opće uvjete prijevoznika, imatelja teretnice ne obvezuju one odredbe ugovora o prijevozu i općih uvjeta prijevoznika koji su teži od uvjeta uobičajenih za takve vrste prijevoza. Ugovorom o prijevozu stranke mogu predvidjeti da se umjesto teretnice izdaje teretni list. Teretni list izdaje se na zahtjev krcatelja. Teretni list se izdaje u jednom primjerku koji potpisuju prijevoznik i krcatelj. Potpisi na teretnom listu mogu biti tiskani, zamijenjeni pečatom, faksimilom ili elektroničkom izmjenom podataka.

Krcatelj može tražiti prijepise teretnog lista koje će potpisati prijevoznik, a prijevoznik može tražiti prijepise teretnog lista potpisane od krcatelja. Krcatelj može ovlastiti drugu osobu koja će stvari ukrcati i potpisati teretni list uz navod »u ime i za račun krcatelja«. Izdavanje teretnog lista je predmnijeva o sklopljenom ugovoru o prijevozu. Teretni list je između krcatelja i prijevoznika predmnijeva do protudokaza o primitku stvari kao što je u teretnom listu navedeno. Teretni list između prijevoznika i primatelja dokaz je o primitku stvari kao što je u teretnom listu navedeno.

Krcatelj je jedini ovlašten davati prijevozniku upute u svezi s ugovorom o prijevozu, pa i promijeniti ime primatelja dok prijevoznik ne primi stvari, ako je to predviđeno ugovorom o prijevozu. Prijevoznik će predati stvari primatelju na osnovi

valjane identifikacije. Podatke u teretni list i njegove prijepise unosi krcatelj. Nepostojanje, neispravnost ili gubitak teretnog lista ne utječe na valjanost ugovora o prijevozu. Teretni list mora sadržavati:

- mjesto i nadnevak njegova izdavanja,
- mjesto i nadnevak preuzimanja stvari,
- tvrtku odnosno naziv, ili ime i adresu krcatelja,
- predviđeno mjesto iskrcaja,
- tvrtku odnosno naziv, ili ime i adresu primatelja,
- opis i uobičajeni naziv stvari, način pakiranja, oznaku za prepoznavanje, težinu, obujam ili količinu drukčije označenu, broj komada, a radi li se o opasnim tvarima – naznaku o njihovoj opasnosti.

Teretni list može sadržavati i druge podatke, te uvjete ugovora o prijevozu. Prijevoznik može u teretni list unijeti obrazložene primjedbe sukladno. Ako prijevoznik u teretni list ne stavi primjedbe, predmnijeva se, dok se ne dokaže suprotno, da je stvari primio kako su naznačene u teretnom listu. Ako prijevoznik u teretni list unese primjedbe, predmnijeva se da je stvari preuzeo onako kako ih je predao primatelju, dok zakoniti imatelj teretnog lista ne dokaže suprotno. Propisi o teretnom listu analogno se primjenjuju kada se prijevoz stvari na osnovi ugovora o prijevozu obavlja na osnovi izmjene elektroničkih podataka.

U tom slučaju korisnik prijevoza može u svako doba tražiti od prijevoznika papirnu ispravu o prijevozu. Predmnijeva se da su stranke u navedenim slučajevima suglasne da preneseni i potvrđeni elektronički podaci i oni smješteni u memoriji računala odgovaraju njihovom pisanom obliku na papiru.

2.1.1.5 Putovanje

Prijevoznik je dužan obaviti putovanje u ugovorenom roku. Ako vrijeme putovanja nije ugovoreno, prijevoznik je dužan obaviti putovanje u primjerenom roku. Prijevoznik je dužan obaviti putovanje ugovorenim putom. Ako put nije ugovorom određen, prijevoznik je dužan obaviti putovanje uobičajenim putom. Kad je brod iz bilo kojih razloga spriječen započeti ili nastaviti započeto putovanje, a smetnja bi mogla trajati dulje vrijeme ili je njezino trajanje neizvjesno, zapovjednik broda dužan je tražiti uputu od naručitelja ili osobe ovlaštene da raspolaže teretom.

Ako zapovjednik broda ne može postupiti kako je navedeno ili izvršiti primljenu uputu, dužan je, prema okolnostima slučaja, prekrcati teret, vratiti se s teretom u polaznu luku ili postupiti na drugi način, vodeći pri tom računa o interesima prijevoznika i korisnika prijevoza.

Kad je ugovor o prijevozu prestao važiti prema samom zakonu ili na temelju odustajanja, u pogledu prava i obveza ugovornih strana nastalih zbog mjera što ih je poduzeo zapovjednik broda na odgovarajući se način primjenjuju odredbe koje uređuju odnose ugovornih strana za slučaj prestanka ugovora.

Ako ugovor nije prestao važiti ili ako se upute naručitelja ne mogu izvršiti, štetne posljedice snosi strana koja je kriva za nastalu smetnju, odnosno na čijoj se strani nalazi razlog za smetnju. Ako se razlog za smetnju nalazi na obje strane, svaka strana snosi svoju štetu. Ako su obje strane krive za smetnju, štetu snose razmjerno svojoj krivnji. Prijevoznik koji ne izvrši nalog dobiven od korisnika prijevoza, kad je to na temelju odredaba PZ-a dužan učiniti, odgovara korisniku prijevoza za svaku štetu koja je zbog toga nastala.

Prijevoznik je dužan nadoknaditi štetu primatelju koji je zakoniti imatelj teretnice ako izvrši nalog naručitelja iako mu nisu vraćeni svi primjerci teretnice. Visina naknade štete kako je navedeno ne može prijeći svotu koju bi prijevoznik bio dužan platiti ako odgovara za potpuni gubitak tereta. Prijevoznikova dužnost da nadoknadi štetu ne dira u njegovo pravo regresa prema korisniku prijevoza.

2.1.1.6 Predaja tereta primatelju

Prijevoznik je dužan predati teret primatelju u luci odredišta. Prijevoznik je dužan predati teret ovlaštenom imatelju teretnice, a ako ta isprava nije izdana – osobi ovlaštenoj na temelju ugovora o prijevozu. Ako za teret koji se prevozi nije izdana prijevozna isprava, primatelj ima pravo tražiti od prijevoznika kad brod stigne u luku odredišta da mu preda teret, uz uvjet da udovolji obvezama koje ga terete na temelju ugovora. Prijevoznik je dužan postupiti po zahtjevu primatelja ako iz naručiteljeva naloga o raspolaganju teretom, koji je prijevoznik dužan izvršiti, ne proizlazi drugačije.

Ovlašteni imatelj teretnice ima pravo, čim teret stigne u luku odredišta, uz uvjet da udovolji svim obvezama koje proizlaze iz teretnice, zahtijevati da mu prijevoznik preda teret. Pri preuzimanju tereta ovlašteni imatelj teretnice dužan je teretnicu vratiti prijevozniku. Kad je u luci odredišta teret predan podnosiocu jednog od više primjeraka teretnice, ostali primjerci teretnice ne obvezuju više prijevoznika. Ako za teret koji se prevozi nije izdana prijevozna isprava, primatelj ima pravo zahtijevati od prijevoznika da mu preda teret prije nego što brod stigne u luku odredišta, ako ga je na to u ugovoru s prijevoznikom ovlastio naručitelj.

Prijevoznik ima pravo zahtijevati od osobe kojoj predaje teret da mu izda potvrdu da je teret primila. Ako se teret označen u jednoj prijevoznoj ispravi predaje u dijelovima, prijevoznik može zahtijevati da mu se primitak dijela tereta potvrdi na samoj ispravi ili posebnom potvrdom. Ako za teret koji se prevozi nije izdana prijevozna isprava, naručitelj ima pravo narediti prijevozniku da teret preda u luci odredišta drugoj osobi, a ne onoj koja je navedena u ugovoru. Ako se naknada za prekostojnice ne plati o dospelosti, zapovjednik broda može, radi osiguranja naknade za prekostojnice i drugih tražbina iz ugovora o prijevozu, na trošak i rizik primatelja ili druge osobe ovlaštene da raspolaže teretom, iskrcati teret i čuvati ga sam ili ga dati na čuvanje javnom skladištu ili drugoj prikladnoj osobi.

Ako primatelj tereta ne stavi pisani prigovor zbog oštećenja ili manjka tereta odmah pri preuzimanju, pretpostavlja se, dok primatelj ne dokaže suprotno, da mu je teret predan onako kako je naznačen u teretnici ili ako prijevozna isprava nije izdana –

onako kako je primljen na prijevoz. Ako oštećenje ili manjak nisu vidljivi, primatelj može staviti pisani prigovor u roku od tri dana od dana preuzimanja tereta. Ako primatelj stavi pisani prigovor u rokovima pretpostavlja se, dok prijevoznik ne dokaže protivno, da su navodi prigovora istiniti. Ako su prijevoznik i primatelj pri iskrcavanju i predaji tereta zajednički pisano utvrdili da postoji oštećenje ili manjak tereta, nije potrebno stavljanje prigovora. Sporazum stranaka sklopljen na štetu korisnika prijevoza nema pravni učinak.

Prijevoznik i primatelj dužni su, u granicama mogućnosti, međusobno olakšati utvrđivanje stanja tereta i količine pri njegovu preuzimanju. Pri utvrđivanju količine manjka predanog tereta uzima se u obzir i uobičajeni rastur tijekom prijevoza. U slučaju gubitka tereta rastur se ne uzima u obzir. Rastur se računa prema običajima mjesta luke iskrcaja. Štetu prouzročenu zakašnjenjem u predaji tereta, koja ne predstavlja manjak ili oštećenje tereta, mora dokazati primatelj. Ako se primatelj tereta ne javi, ili ako se ne može pronaći, ili ako neće ili ne može preuzeti teret, odnosno ako se prije predaje tereta javi više zakonitih imatelja teretnice ili druge prijevozne isprave, prijevoznik je dužan tražiti uputu od krcatelja, odnosno od naručitelja.

Ako prijevoznik, koji je tražio uputu od krcatelja, odnosno naručitelja, ne primi na vrijeme tu uputu ili primljenu uputu ne može izvršiti, on može na trošak i rizik primatelja ili druge osobe ovlaštene da raspolaže teretom, iskrcati teret i čuvati ga sam ili ga dati na čuvanje javnom skladištu ili drugoj prikladnoj osobi. O poduzetim mjerama mora obavijestiti sve korisnike prijevoza koji su mu poznati. Ako je riječ o prijevozu brodom linijske plovidbe ili o prijevozu na temelju pomorskoga prijevoznickog ugovora, prijevoznik je dužan o smetnjama za predaju tereta obavijestiti odmah sve korisnike prijevoza koji su mu poznati, ali nije dužan čekati uputu, već može odmah poduzeti mjere navedene u prethodnom paragrafu.

Ako prijevoznik preda teret na čuvanje javnom skladištu ili drugoj osobi, odgovara samo za njihov izbor. Ako teret koji prijevoznik čuva ili ga je predao na čuvanje nije preuzet u roku od 30 dana od dana preuzimanja na čuvanje, odnosno od dana predaje tereta na čuvanje u luci odredišta, i ako nisu plaćeni vozarina i ostale tražbine koje proistječu iz ugovora o prijevozu, prijevoznik može prodati teret ili dio tereta, ako je to potrebno za podmirenje tih tražbina.

Prijevoznik može prodati teret i prije protoka roka ako se prodajom ne bi mogla postići svota dovoljna za pokriće tražbina prijevoznika i troškova čuvanja, ili ako je riječ o robi u kvaru ili o pokvarljivoj robi. Prodaja tereta obavlja se javnom dražbom ako nije riječ o pokvarljivoj robi, robi u kvaru ili o robi koja ima burzovnu cijenu. Pri prodaji pokvarljive robe ili robe u kvaru prijevoznik mora postupati s dužnom pažnjom. Svotu postignutu prodajom tereta prijevoznik je dužan, nakon odbitka svoje tražbine u vezi s prijevozom tog tereta i nakon odbitka troškova čuvanja i prodaje tereta, položiti u sud nadležan prema mjestu prodaje u korist osobe ovlaštene raspolagati teretom i o tome bez odgode obavijestiti korisnike prijevoza koji su mu poznati.

Prijevoznik koji je, u slučaju prijevoza brodom linijske plovidbe, spriječen, krivnjom korisnika prijevoza, iskrcati teret u luci odredišta do vremena određenog

redom plovidbe za odlazak broda iz te luke, može ga iskrcati u drugoj obližnjoj luci, zadržavajući pravo na veću vozarinu te na naknadu štete koja iz tog nastane. Ako iskrcavanje u luci odredišta nije spriječeno krivnjom korisnika prijevoza, prijevoznik je dužan snositi troškove dopreme do te luke, a ako je do smetnje za iskrcavanje došlo njegovom krivnjom – i nadoknaditi štetu za zakašnjenje.

2.1.1.7 Odgovornost prijevoznika za štete na stvarima i za zakašnjenje

Prijevoznik odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji primi na prijevoz od preuzimanja pa do predaje te za štetu koja nastane zbog zakašnjenja u predaji tereta. Zakašnjenje u predaji tereta postoji ako teret nije predan primatelju u ugovorenom roku, ili kad taj rok nije ugovoren, ako teret nije predan primatelju u primjerenom roku. Prijevoznik ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom. Za radnje i propuste zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za prijevoznika, u okviru obavljanja njihovih dužnosti, prijevoznik odgovara kao i za svoje radnje i propuste.

Prijevoznik broda ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta te zakašnjenje u predaji tereta koji su prouzročeni radnjama ili propustima osoba u plovidbi ili pri rukovanju brodom. Za štetu koja je teretu na brodu prouzročena požarom, prijevoznik broda odgovara samo ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom. Prijevoznik ne odgovara za štetu na teretu nastalu zbog nesposobnosti broda za plovidbu ako dokaže da je uložio dužnu pažnju. Prijevoznik broda ne odgovara za štetu na teretu za koju dokaže da je nastala zbog:

- više sile, pomorske nezgode, ratnih događaja, međunarodnih zločina na moru, nemira i pobune,
- sanitarnih ograničenja ili drugih mjera i radnji državnih tijela,
- radnji ili propusta krcatelja ili osoba ovlaštenih raspolagati teretom ili osoba koje za njih rade,
- obustave rada, odnosno štrajka, masovnog isključenja radnika s posla ili bilo kojih drugih smetnji koje potpuno ili djelomično sprječavaju rad,
- spašavanja ili pokušaja spašavanja ljudi i imovine na moru,
- skretanja broda u gore navedenim slučajevima ili zbog drugih opravdanih razloga,
- prirodnog gubitka u težini ili obujmu tereta ili oštećenja, ili gubitaka koji nastaju zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta,
- nedovoljnog pakiranja ili nejasnih ili nedovoljno trajnih oznaka na teretu,
- skrivenih mana koje se ne mogu dužnom pažnjom otkriti.

Unatoč prijevoznikovu dokazu prijevoznik će za štetu biti odgovoran ako korisnik prijevoza dokaže da je šteta prouzročena osobnom krivnjom prijevoznika ili krivnjom osoba za čije je radnje i propuste odgovoran prijevoznik, a koji se ne odnose na plovidbu ili rukovanje brodom.

Zapovjednik broda može, ako se to ne protivi važećim propisima, opasni teret u svako doba i bilo gdje iskrcati, učiniti ga bezopasnim ili ga baciti ako prijevoznik o toj opasnosti nije bio obaviješten prije ukrcavanja. U ovom slučaju prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu i ne odgovara za štetu.

Ako je prijevoznik primio na prijevoz opasan teret, znajući za opasnost koju teret predstavlja, može ga iskrcati ili učiniti bezopasnim ako bude ugrožena sigurnost broda, osoba ili drugog tereta na brodu te okoliša. Ako prijevoznik iskrca teret prije dolaska na odredište, ima pravo na vozarinu prema prevaljenom putu, a ostale štete uzrokovane ukrcajem opasnog tereta i postupkom prijevoznika snosi svaka stranka za sebe. Prijevoznik ne odgovara za štetu nastalu zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta ili zakašnjenja u predaji tereta ako je krcatelj neispravno naznačio vrstu ili vrijednost tereta, znajući da je naznaka neispravna.

Naručitelj odgovara prijevozniku za naknadu štete koja mu je prouzročena zato što su naručitelj, odnosno krcatelj dali netočne ili nepotpune podatke o količini, vrsti i oznakama tereta. Naručitelj odgovara prijevozniku za štetu koja mu je prouzročena ukrcajem ili prijevozom stvari čiji je uvoz, izvoz ili provoz zabranjen, ili se krijumčare, ako u vrijeme ukrcavanja ta svojstva prijevozniku nisu bila niti su morala biti poznata.

Osoba koja bez znanja prijevoznika ukrca stvari odgovara prijevozniku za štetu koja mu je ukrcajem tih stvari prouzročena. Prijevoznik može, prema svojoj ocjeni, u svako doba i bilo gdje iskrcati, a ako je riječ o ugrožavanju osoba, broda, tereta na brodu i okoliša, i baciti teret koji je bez njegova znanja ukrcao te teret koji je neispravno ili nepotpuno naznačen. U ovom slučaju prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu i naknadu štete, a ne odgovara za štetu koja je nastala njegovim postupkom.

Teret čiji je uvoz, izvoz ili provoz zabranjen zapovjednik broda može vratiti u luku ukrcaja ili ga bilo gdje iskrcati ako se za takav postupak zapovjednika ukaže potreba, a u slučaju nužde i baciti ga. Ako u ovom slučaju svojstva tereta prijevozniku nisu bila niti morala biti poznata, prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu, a ne odgovara za štetu koja je nastala takvim postupkom. Ako je prijevoznik znao ili morao znati za svojstva tereta, zadržava pravo na vozarinu prema prevaljenom putu, a ostale štete snosi svaka stranka za sebe. Ako je do zabrane uvoza, izvoza ili provoza robe došlo za putovanja brodom, u pogledu postupanja s teretom zapovjednik broda može vratiti u luku ukrcaja ili ga bilo gdje iskrcati ako se za takav postupak zapovjednika ukaže potreba, a u slučaju nužde i baciti ga. U ovom slučaju prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu i naknadu štete, a ne odgovara za štetu koja je nastala takvim postupkom.

Prijevoznik ne odgovara za naknadu štete za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, a ni za zakašnjenje u predaji tereta za iznos veći od 666,67 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici oštećenoga, manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanoga sa zakašnjenjem, odnosno 2 obračunske jedinice Posebnih prava vučenja po kilogramu bruto težine oštećenoga, manjkajućeg ili izgubljenog tereta, s time da se primjenjuje iznos koji je viši.

Pod jedinicom tereta, razumijeva se koletu ili komad, a kod tereta u rasutom stanju – metarska tona ili kubični metar, odnosno druga mjera prema tome na temelju koje je jedinica mjere vozarina ugovorena. Ako vozarina nije ugovorena po jedinici mjere, za rasuti teret pod jedinicom mjere razumijeva se jedinica mjere na temelju koje se uobičajeno ugovara vozarina u mjestu ukrcaja. Ako se teret prevozi kontejnerima, paletama ili drugim sličnim napravama, pod jedinicom tereta smatra se:

- koletu ili jedinica tereta navedena u teretnici – ako je u teretnici navedeno koletu ili jedinica tereta sadržana u kontejneru, paleti ili drugoj sličnoj napravi,
- kontejner, paleta ili druga slična naprava kojom se prevozi teret ako u teretnici nije navedeno koletu ili jedinica tereta.

Naručitelj, odnosno krcatelj može, u sporazumu s prijevoznikom, povisiti granicu prijevoznikove odgovornosti, naznačujući tako povišenu vrijednost robe po jedinici tereta. Ako je izdana prijevozna isprava sporazum stranaka o povišenju prijevoznikove odgovornosti, koji nije naveden u toj ispravi, nema pravni učinak u korist primatelja koji nije naručitelj ni krcatelj. Prednijeva se da vrijednost tereta odgovara svoti koju strane sporazumno utvrde, dok prijevoznik ne dokaže protivno.

Prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati. Prijevoznik odgovara za vrijednost izgubljene stvari ili njezina dijela i za smanjenje vrijednosti oštećene stvari. Glede stvari predanih sa zakašnjenjem, prijevoznik odgovara i za oštećenje stvari i za daljnju štetu koja proizađe iz zakašnjenja. Iznimno od gore navedenog prijevoznik koji ne može ograničiti svoju odgovornost odgovara za svaku štetu prouzročenu gubitkom, manjkom ili oštećenjem stvari ili zakašnjenjem u predaji stvari. Visina štete za gubitak stvari određuje se prema prometnoj vrijednosti druge stvari iste količine i svojstva u luci odredišta na dan kad je brod stigao u tu luku ili ako nije stigao kad je morao stići. Ako se visina štete za gubitak stvari ne može drukčije odrediti, ona se određuje prema prometnoj vrijednosti stvari u luci ukrcaja u vrijeme odlaska broda, povećanoj za troškove prouzročene prijevozom. Visina štete za oštećene stvari određuje se u visini razlike između prometne vrijednosti te stvari u neoštećenom stanju i prometne vrijednosti te stvari u oštećenom stanju. Visinu štete za izgubljene, odnosno oštećene stvari koja se ne može odrediti kako je gore prethodno navedeno, utvrđuje sud.

Od svote koju prijevoznik mora platiti na ime naknade štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka stvari odbijaju se troškovi uštedeći zato što stvari nisu stigle na odredište, odnosno što su stigle u oštećenom stanju. Navedeno se primjenjuje i kad zapovjednik broda, drugi član posade broda ili druge osobe koje rade za prijevoznika odgovaraju prema općim propisima za naknadu štete prouzročene manjkom, gubitkom ili oštećenjem stvari, ako se dokaže da je šteta prouzročena na radu ili u vezi s radom, odnosno u obavljanju službe ili u vezi sa službom. Osobe prethodno navedene gube pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji su učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.

Odredbe koje se odnose na odgovornosti prijevoznika ne smiju se ugovorom mijenjati na štetu korisnika prijevoza. Izimno odgovornost prijevoznika smije se ugovorom mijenjati u prijevoznikovu korist u slučaju:

- oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja,
- prijevoza živih životinja,
- prijevoza stvari koji je na temelju suglasnosti krcatelja smješten na palubi.
- štete zbog zakašnjenja.

Odredbe o odgovornosti prijevoznika primjenjuju se na sve ugovorne i izvanugovorne zahtjeve koji su na bilo kojoj osnovi postavljeni protiv prijevoznika za oštećenje, manjak ili gubitak tereta.

2.1.1.8 Vozarina

Visina vozarine određuje se ugovorom. Ako se ukrca više tereta nego što je ugovoreno, vozarina se razmjerno povećava. Ako se umjesto ugovorenog tereta ukrca drugi teret čija je vozarina veća od ugovorene, plaća se vozarina za stvarno ukrcani teret. Ako se ukrca manje od onoga što je ugovoreno ili se ne ukrca ništa, vozarina se plaća za cijelu ugovorenu količinu tereta. Ako je ukrcano manje tereta nego što je ugovoreno, a vozarina je za ukrcani teret veća od ugovorene vozarine, plaća se cijela ugovorena vozarina i razlika između ugovorene i veće vozarine za ukrcani dio tereta.

Ako se ukrca samo dio tereta određenog brodarskim ugovorom, a prijevoznik je raspolagao neiskorištenim dijelom brodskog prostora, ugovorena se vozarina razmjerno snižava. Ako je prijevoznik raspolagao neiskorištenim dijelom brodskog prostora, protivno izričitoj zabrani naručitelja, prijevoznik odgovara naručitelju za naknadu štete. Vozarina ugovorena brodarskim ugovorom na putovanje ostaje nepromijenjena, bez obzira na trajanje putovanja, ako vozarina nije ugovorena po jedinici vremena. Ako se na zahtjev naručitelja ili u interesu korisnika prijevoza putovanje produlji dalje od ugovorenog odredišta, vozarina se razmjerno povećava.

Ako je brodarskim ugovorom na putovanje vozarina određena po jedinici vremena, a vrijeme otkad se vozarina mora platiti nije utvrđeno, ono počinje teći od dana kad je dana obavijest o spremnosti broda, i to od podne ako je obavijest dana prije podne, a od ponoći ako je obavijest dana poslije podne. Ako je po nalogu krcatelja ukrcavanje počelo prije vremena gore navedenog ili je brod otplovio bez tereta, vrijeme otkad se vozarina mora platiti računa se od početka ukrcavanja, odnosno od odlaska broda. Vrijeme za koje se plaća vozarina završava se iskrcajem tereta, a ako je brod stigao bez tereta, to se vrijeme završava kad se brod usidri ili priveže u luci u kojoj se završava putovanje, pri čemu se posljednji dan putovanja računa kao čitav dan. Ako je brodarskim ugovorom na putovanje određena vozarina po jedinici vremena, pa tijekom putovanja nastane smetnja u izvršavanju ugovora na strani prijevoznika bez krivnje naručitelja, odnosno krcatelja, vozarina se ne plaća za trajanja smetnje.

Vozarinu određenu brodarskim ugovorom na vrijeme plaća naručitelj u jednakim mjesečnim svotama unaprijed, ali prijevozniku pripada vozarina samo za vrijeme dok je

izvršavao ugovor. Za trajanja smetnje u iskorištavanju broda u tijeku važenja brodarskog ugovora na vrijeme vozarina se plaća samo kad je smetnja na strani naručitelja ili zbog izvršenja njegova naloga. Prijevoznik može odustati od ugovora i kad vozarina nije plaćena o dospelosti. Kada je sklopljen brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod naručitelj je dužan, pored plaćanja vozarine, opskrbljivati brod na svoj trošak pogonskim gorivom i mazivom i vodom potrebnom za pogonske strojeve broda i druge strojne uređaje broda te platiti lučke i plovidbene naknade. Rok plaćanja vozarine na temelju brodarskog ugovora na vrijeme počinje teći kao kod brodarskog ugovora na putovanje u kojem je vozarina određena po jedinici vremena. Za vrijeme za koje se nakon proteka brodarskog ugovora na vrijeme brod nalazi na putovanju za račun naručitelja, bez kriv-nje prijevoznika, plaća se dvostruka vozarina. Nagrada koju brod dobije za spašavanje u tijeku brodarskog ugovora na vrijeme za prijevoz cijelim brodom dijeli se, nakon odbitka troškova spašavanja i dijela koji pripada posadi broda, na jednake dijelove između prijevoznika i naručitelja.

Za teret ukrcan bez pristanka prijevoznika i za teret neispravno ili nepotpuno označen plaća se vozarina po najvišoj vozarinskoj stavci, prema kojemu se za odgovarajuću vrstu tereta ugovarala vozarina u vrijeme ukrcanja tog tereta za isti ili približni put, ako je tako određena vozarina veća od ugovorene. Vozarina se plaća samo za teret koji je prevezen i u luci odredišta stavljen primatelju na raspolaganje.

Vozarina se plaća i za teret koji nije prevezen i stavljen primatelju na raspolaganje ako je nedolazak tereta na odredište prouzročio naručitelj prijevoza ili krcatelj ili osoba ovlaštena da raspolaže teretom, odnosno osobe za koje oni odgovaraju, ili ako razlog iz kojega teret nije stigao u luku odredišta pada na stranu tereta, a prijevoznik za taj razlog nije odgovoran. Iznimno, za teret koji je prevezen samo dijelom puta prijevoznik ima pravo na vozarinu razmjerno prevaljenom putu i kad nije odgovoran za prekid putovanja.

U slučaju brodoloma ili druge plovidbene nezgode te u slučaju zapljene ili zadržavanja broda ili tereta zbog ratnih događaja, međunarodnih zločina na moru, nemira ili pobune, za spašeni teret prijevozniku pripada vozarina razmjerno prevaljenom putu.

Ako se prijevoz obavlja bez izdavanja prijevozne isprave, primatelj je dužan platiti vozarinu i druge tražbine u vezi s prijevozom tereta čim preuzme teret, ako između naručitelja i prijevoznika nije drugačije ugovoreno. Ako se preuzimanje tereta obavlja na temelju teretnice, primatelj je dužan platiti samo tražbine navedene u teretnici ili koje su nastale nakon njezina izdavanja. Ako primatelj ne izvrši svoje obveze, prijevoznik ima pravo zadržati i prodati teret prema gore navedenom. Ovo pravo prijevoznik ima i kad teret predaje osobi koja nije primatelj. Prijevoznik koji je predao teret primatelju nema pravo potraživati od naručitelja svote što ih je propustio naplatiti od primatelja. Ako je prijevoznik prodajom tereta uspio naplatiti svoju tražbinu samo djelomično, ima pravo zahtijevati od naručitelja isplatu nenamirenog dijela tražbine.

2.1.1.9 Privilegiji na stvarima ukrcanim na brodu

Privilegiji na stvarima ukrcanim na brodu postoje za:

- sudske troškove učinjene u zajedničkom interesu svih vjerovnika u postupku ovrhe ili osiguranja radi toga da se sačuvaju stvari ili da se provede prodaja te troškove čuvanja i nadzora tih stvari od ulaska broda u posljednju luku,
- tražbine po osnovi nagrade za spašavanje i doprinosa iz zajedničkih havarija koje terete stvari,
- tražbine iz ugovora o prijevozu, uključujući i troškove uskladištenja ukrcanih stvari.

Privilegiji u korist glavnice postoje i za kamate. Privilegiji na ukrcanim stvarima ne prestaju promjenom vlasnika stvari. Red prvenstva tražbina osiguranih privilegijama na ukrcanim stvarima određuje se prema redu prvenstva navedenim gore za privilegije. Ako se tražbine ne mogu u potpunosti namiriti, namiruju se razmjerno svojim svotama. Tražbina kasnije nastala ima prednost pred prijašnjim. Smatrat će se da su tražbine vezane uz isti događaj nastale istodobno.

Izvršavanjem prava zadržavanja od prijevoznika ne dira se u red prvenstva tražbina osiguranih privilegijama na stvarima ukrcanim na brod. Prestankom privilegija na ukrcanim stvarima ne prestaje i tražbina koja je bila osigurana tim pravom. Ustupom tražbine osigurane privilegijem prenosi se i privilegij na ukrcanim stvarima.

Privilegiji na ukrcanim stvarima prestaju:

- prestankom tražbine osigurane privilegijem,
- prodajom stvari u ovršnom ili stečajnom postupku,
- ako vjerovnik ne zatraži izdavanje privremene mjere kod nadležnog suda u roku od 15 dana od dana kad su stvari iskrcane,
- ako su i prije proteka roka iz točke 3) ovoga članka iskrcane stvari na zakonit način prešle u ruke trećih osoba koje ih ne drže u ime dužnika,
- proglašenjem stvari pomorskim plijenom ili ratnim plije-nom na moru.

2.1.2 Posebnosti brodarskog ugovora na vrijeme

Prema brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod prijevoznik se obvezuje tijekom ugovorenog vremenskog razdoblja prepustiti određeni brod na raspolaganje naručitelju u granicama ugovora i prema namjeni broda, te obaviti prijevoze onako kako naručitelj bude određivao, a naručitelj se obvezuje da će plaćati ugovorenu vozarinu na vrijeme. Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, prema PZ-u, je ugovor o pomorskom plovidbenom poslu iskorištavanja broda radi plovidbe, bez obzira ostvaruje li se plovidba prijevozom stvari, putnika, tegljenjem ili drugim plovidbenim poslom, za razliku od ugovora o zakupu broda kojim brodovlasnik daje brod na potpunu uporabu zakupoprimaljju, a koji je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o uporabi. **

Danas se u gotovo svim vodećim pomorskim državama brodarski ugovor na vrijeme smatra ugovorom o djelu, no kada se postavi pitanje o kakvom se djelu radi

razlike postoje. Po jednima, kao npr. po rješenjima sadržanim u talijanskom pravu, radi se o izvršenju djela plovidbe, dok se po drugima radi o izvršenju djela prijevoza (takav stav zauzima hrvatsko pravo). Ako se prihvati da prijevoznik kod izvršenja ugovora o time charteru izvršava samo djelo plovidbe, onda on nema funkciju prijevoznika (engl. carrier), već ta funkcija prelazi na naručitelja (engl. charterer). Značajna razlika u zakonodavstvima većine zemalja u odnosu na talijansko pravo jest u tome što se smatra nelogičnim da prijevoznik može vršiti samo djelo plovidbe, jer plovidba je rijetko kada sama sebi cilj.

Organizacija i stručna skrb o izvršenju prijevoza ostaju na prijevozniku i na njegovim ljudima, jer su zapovjednik broda i posada kod ugovora o time charteru namještenici prijevoznika. Prema tome, prijevoznik ne vrši samo djelo plovidbe, već djelo stručnog i profesionalnog izvršenja prijevoza. Dakle, prijevoznik ostaje odgovorni subjekt za izvršenje prijevoza stvari, kako prema naručitelju tako i prema trećim osobama. Međutim, komercijalni dio organizacije prijevoza, pa time i višak dobiti iz uspješnog komercijalnog iskorištavanja broda u tijeku trajanja ugovora prijevoznik prepušta u cjelini naručitelju. Zaključenjem ugovora o time charteru dolazi do razdvajanja funkcije prijevoznika u navigacijsko-tehničkom smislu, kao organizatora plovidbe i prijevoza i njegove komercijalne funkcije koja se sastoji u pronalaženju zaposlenja za brod.

Dok je PZ iz 1994. godine kao davatelja broda spominjao brodara, novi PZ je pojam brodara zamijenio izrazom prijevoznik. U čl. 5. toč. 40. PZ-a prijevoznik se definira kao vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza (engl. carrier). Razlog za takvim izmjenama leži u činjenici što se izraz prijevoznik upotrebljava u svim međunarodnim instrumentima koji reguliraju materiju iskorištavanja brodova. Prijevoznik je gospodarsko pravni pojam i označava isključivo stranku ugovora o prijevozu stvari, dok je brodar pomorskopravni pojam i predstavlja osobu koja je nositelj brodarske djelatnosti u najširem smislu. Brodar sklapanjem ugovora o prijevozu stječe svojstvo prijevoznika.

Time charter se često izjednačava s brodarskim ugovorom na putovanje pa se navodi da je brodarski ugovor na putovanje onaj ugovor kod kojeg se vozarina plaća po izvršenom putovanju, a brodarski ugovor na vrijeme ugovor kod kojeg se plaćanje vozarine ugovara na određeno vrijeme (npr. mjesečno), dok su u ostalim svojim karakteristikama ove dvije vrste ugovora vrlo slične. Ovakvo shvaćanje pojma ugovora o time charteru i međusobnog odnosa između brodarskog ugovora na vrijeme i brodarskog ugovora na putovanje vrlo je površno jer je riječ o dvije sasvim različite vrste ugovora što se može zaključiti kada se analiziraju standardni obrasci (engl. standard forms) za svaku pojedinu vrstu ugovora. U narednom tekstu analizirane su pojedine klauzule koje se koriste u standardnim obrascima ugovora o time charteru, koje su specifične za tu vrstu ugovora i prema kojima se time charter razlikuje od ugovora o zakupu broda i brodarskog ugovora na putovanje s kojima se ovaj ugovor često izjednačava i miješa.

Temeljem čl. 247. ZOO-a ugovor je sklopljen kada se ugovorne strane suglase o bitnim sastojcima tog ugovora. U pravnoj teoriji razlikuju se formalni odnosno neformalni ugovori. Za formalni ugovor traži se unaprijed određeni oblik kao uvjet za nastanak valjanog ugovora, dok oblik neformalnog ugovora nije unaprijed određen i nije uvjet za postojanje i valjanost ugovora. Formalni se ugovori pojavljuju u dva oblika: zakonskom (forma ex lege), kada se zakonom propisuje da ugovor mora imati određeni, obično pisani oblik i ugovornom (forma ex contractu) kada se stranke mogu sporazumjeti da posebni oblik bude uvjet valjanosti njihovog ugovora (čl.289. st.1. ZOO-a). U našem obveznom pravu vrijedi načelo neformalnosti, što znači da za sklapanje ugovora nije propisan određeni oblik, osim ako zakonom nije drugačije određeno (čl.286.st.1. ZOO-a).

PZ 8 odredbom čl. 449. st.1. predviđa da se brodarski ugovor za više putovanja i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod se moraju sastaviti u pisanom obliku. U istom članku u stavku 2. propisano je da ugovori iz st. 1. koji nisu sastavljeni u pisanom obliku nemaju pravni učinak. Dakle, time charter je strogo formalni ugovor, koji mora biti zaključen u pisanoj formi uz sankciju njegove ništavosti ako tako nije postupljeno (forma ad solennitatem). Zahtjev za ovako strogom formom prvi put je postavljen u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 9. Prema Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova ovaj ugovor, kao i ostali ugovori o pomorsko-plovidbenim poslovima, bio je neformalan. Osim za naprijed navedene ugovore PZ zahtijeva pisanu formu i za ugovor o zakupu broda.

Za ostale ugovore o iskorištavanju brodova (za brodarski ugovor za jedno putovanje, za brodarski ugovor na vrijeme za razmjerni dio broda ili određeni brodski prostor, kao ni za pomorsko-prijevoznički ugovor) nije propisana posebna forma. Ipak, i kod ovih ugovora svaka ugovorna strana ima pravo zahtijevati da se o zaključenom ugovoru o prijevozu sastavi pisana isprava (čl. 449. st. 3. PZ-a). U ovim slučajevima forma služi samo kao dokaz o zaključenom ugovoru (forma ad probationem) i ne utječe na valjanost ugovora. Međutim, ako druga strana ne udovolji tom zahtjevu, strana koja je zahtijevala pisani dokaz o zaključenom ugovoru ima pravo odustati od ugovora i zahtijevati naknadu eventualne štete koja joj je nastala raskidom ugovora. (čl. 449. st. 4.i 5. PZ-a). I u zakonodavstvima pojedinih vodećih pomorskih država najčešće se predviđa pisana forma za ugovore o prijevozu stvari (Francuska, Italija), ali je tražena forma, forma ad probationem i uz njeno postojanje ne vezuje se postojanje i valjanost samog ugovora (ne propisuje se apsolutna ništavost kao sankcija u slučaju nepostojanja propisane forme). Postoje mišljenja kako bi i u hrvatskom pomorskom pravu za ugovor o time charteru de lege ferenda trebalo uvesti formu ad probationem, koja služi samo u svrhu dokazivanja postojanja i sadržaja ugovora, pa nepostojanje pisanog ugovora ne bi dovođilo do njegove apsolutne ništavosti.

2.1.2.1 Standardni obrasci ugovora o time charteru i značenje pojedinih klauzula

Za zaključivanje ugovora o time charteru redovito se upotrebljavaju unaprijed pripremljeni formulari. Tako se u teoriji pomorskog prava govori o standardizaciji ugovora o time charteru, a pojedine vrste tako nastalih charter-partija nazivaju se

standardne forme (engl. standard forms). Standardne forme nastale su zbog potrebe da se ti ugovori, koji se u pomorskoj praksi često zaključuju, zaključuju lakše i bez nepotrebnog pregovaranja i odugovlačenja, do kojeg bi zasigurno dolazilo kada bi ovako složeni ugovorni odnosi svaki put bili predmet individualnog pregovaranja. U pomorskoj praksi sklapaju se i adhezijski ugovori ili ugovori po pristupanju, za koje je karakteristično da je kod njih bitno smanjena sloboda ugovaranja, odnosno ona je potpuno isključena za onu stranu koja pristupa ponuđenim poslovnim uvjetima. Ovi ugovori su u pomorskom prijevozu karakteristični za pomorsko-prijevoznike ugovore.

Brodarski ugovori (pa tako i time charter) spadaju u tipske ugovore za koje je karakteristično da kod njih sloboda ugovaranja nije isključena, već se samo radi o posebnom načinu zaključivanja ovih ugovora. Za njih je karakteristično da se nalaze na unaprijed odštampanom formularu s detaljno reguliranim pravima i obvezama ugovornih strana, pa se nazivaju i formularni ugovori. Formularni ugovor biti će i tipski ugovor u slučaju kada su ga izdale razne trgovačke ili druge organizacije (npr. organizacije brodara) bez obzira na konkretne stranke. Čarter-partije kao formularni ugovori u pomorstvu nastali su kao rezultat pregovaranja i usaglašavanja suprotnih interesa između predstavnika brodara, naručitelja, banaka i osiguravajućih društava u okviru pojedinih nacionalnih i međunarodnih udruženja koje se bave poslovima unaprjeđenja pomorske trgovine.

Najpoznatije međunarodno udruženje je Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) sa sjedištem u Kopenhagenu, a poznate nacionalne organizacije su British Chamber of Shipping u Londonu i New York Produce Exchange u Sjedinjenim Američkim Državama. Formulari pojedinih standardnih formi brodarskih ugovora sastavljaju se za određena područja plovidbe, vrste trgovine, robe koja se prevozi i vrste brodova (tankeri i sl.), kao i za određene oblike brodarskih ugovora. Svi navedeni tipovi čarter-partija imaju svoj puni i skraćeni naziv, tzv. šifrirana imena (engl. Code Names) svakog pojedinog čarter ugovora, a služe za brže sporazumijevanje.

Postojanje formulara ne isključuje mogućnost pregovaranja i usaglašavanja uvjeta među ugovornim stranama. Žele li se pojedini uglavci tipskog ugovora izmijeniti, dodaju se tiskanom obrascu (formularu) novi uvjeti (engl. additional clauses). Danas su čarter-partije štampani dokumenti koji se sastoje od čitavog niza klauzula obilježenih rednim brojevima i tako podijeljenih na tzv. strokove, kako bi se lakše i preciznije mogli mijenjati. Kod tumačenja ugovora o time charteru, ugovorne odredbe koje su naknadno dodane imaju prednost pred štampanim odredbama, a razne dopune i ispravke koje su unijete rukom imaju prednost pred svim ostalim odredbama.

Najznačajniji standardni obrasci ugovora o time charteru su: New York Produce Exchange Time Charter (Code Name: NYPE) i Uniform Time Charter (Code Name: Baltim Form). New York Produce Exchange (NYPE) je službena američka forma ugovora o time charteru koju je usvojena još 1939. god. Sa izmjenama i dopunama 1921., 1931., 1946., 1981., i 1993. godine. Međunarodno udruženje linijskih brodara (The Baltic and International Maritime Conference) usvojilo je Uniform time charter

(Baltim Form) 1939. godine, te General time charter party (Code Name: Gentime) iz 1999. U suvremenoj pomorskoj praksi smatra se da nijedna od navedenih formi nije dovoljno precizna, te se s ciljem izbjegavanja neželjenih sporova u praksi, stalno nastoji sastaviti što bolji standardni obrazac za ugovor o time charteru.

Paramount klauzula (Paramount clause) ukazuje na pravo koje će se primijeniti na brodarski ugovor, što mogu biti Haaška ili Haaško-Visbyjska pravila, ali i bilo koje drugo pravo utemeljeno na Konvenciji o teretnici. Unošenje Paramount klauzule znači da su u teretnicu unijete sve odredbe Konvencije o teretnici ili zakona donesenog temeljem ove Konvencije, i da one imaju prednost pred odredbama teretnice, zbog čega je i dobila naziv «paramount». Paramount klauzula važna je kada se teretnica izdaje u državi koja nije ratificirala Konvenciju o teretnici, čime se proširuje primjena iste Konvencije na ugovore na koje se inače ne bi primijenila. Na taj način ova klauzula doprinosi ujednačavanju međunarodnog pomorskog prava. U hrvatskom pravu ova klauzula je načelno valjana jer su stranke slobodne u izboru prava koje će se primijeniti na njihove ugovore o pomorskim plovidbenim odnosima (čl.973 PZ-a). Iznimka postoji u pogledu prisilne primjene hrvatskog prava na odgovornost prijevoznika za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, ako se luka ukrcaja ili odredišta nalazi u RH (čl.974. st.1.)¹⁴ Ugovori o time charteru sadrže posebnu klauzulu o utvrđivanju granica plovidbe. Za određivanje tih granica u samom je formularu ostavljen prazan prozor koji stranke trebaju popuniti, a ako ga ne popune smatra se da je ugovor bez limita u odnosu na granice plovidbe.

Kod brodarskog ugovora na putovanje određivanje tih granica ne bi bilo u skladu s prirodom tog ugovora kod kojeg se brod bez ograničenja šalje gdje su plovidba i trgovina mogući i čije su granice definirane samim ugovorom. Klauzula o ledu (Ice clause) uređuje prava i obveze ugovornih strana pri smetnjama u izvršenju ugovora koje su nastale zbog pojave u luci ukrcaja ili luci odredišta. U brodarskim ugovorima na vrijeme ograničava se naručiteljevo pravo da uputi brod u luku u koju nije moguće uploviti, isploviti, ukrcavati ili iskrcavati robu.

Klauzula o pravu zalog (Lien clause) daje prijevozniku založno pravo na teretu radi osiguranja plaćanja za neplaćenu vozarinu, prekostojnice i naknadu za zadržavanje. Vrijeme stojnica predstavlja vrijeme kojim korisnik prijevoza raspolaže za ukrcavanje ili iskrcavanje bez obveze plaćanja naknade prijevozniku (engl. lay days). Naknada se ne plaća jer je prijevoznik već ukalkulirao u iznos vozarine predviđeno čekanje u luci za ukrcaj ili iskrcaj.

Vrijeme prekostojnica je vrijeme za koje se preko vremena određenog stojnicama produljuje ukrcavanje odnosno iskrcavanje tereta. Vrijeme prekostojnica se najčešće ugovara, ne postoje li ugovorne odredbe ili zakonski propisi primjenjuju se lučki običaji. U brodarskim ugovorima na vrijeme prošireno je pravo zalog prijevoznika na sav teret i podvozarinu, a naručitelj ima pravo zalog za sva predumljena sredstva koja prijevoznik nije zaradio niti vratio.

Klauzula o zakašnjenju u predaji broda (Delay in delivery clause) kod brodarskog ugovora na vrijeme regulira prijevoznikovu odgovornost za zakašnjenje u

predaji broda, propuste u izvršenju ugovora, te gubitke ili oštećenja na teretu ako su posljedica propuštanja dužne pažnje u osposobljavanju broda za plovidbu.

Klauzula o palubnom teretu (Deck cargo clause) oslobađa prijevoznika odgovornosti za teret ukrcaj na palubu.

Klauzula o čišćenju tankova (Cleaning tanks clause) u ugovorima o prijevozu tekućih tereta obvezuje prijevoznika da čisti tankove, cjevovode i crpke tako da zadovolji naručiteljev pregled. Klauzula o raspremi (Lay up clause) u brodarskom ugovoru na vrijeme naručitelju omogućava staviti brod u raspremu. Himalaya

klauzula (Himalaya clause) proširuje odgovornost na osobe u službi prijevoznika (agente, sluga i dr.)

Klauzula Jason (Jason clause) obvezuje vlasnika tereta da sudjeluje u naknadi zajedničke havarije, čak i kada je ona posljedica nemara ili propusta u vođenju plovidbe.

2.1.2.2 Klauzule kojima se uređuje trajanje ugovora o time charteru

PZ u čl. 448. st. 2. određuje da se brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod zaključuje na određeno vrijeme. Takva odredba proizlazi iz prirode ugovora. Ugovor se u pravilu zaključuje na nekoliko mjeseci, ali se može zaključiti i na godinu dana, pa i duže (engl. long term time charters). U praksi se vrijeme trajanja ugovora određuje na različite načine. U tekstu formularnih ugovora može se prije praznine u koju treba unijeti vrijeme trajanja ugovora staviti riječ "oko" (engl. about).

U tom slučaju naručitelju je dopušteno jedno razumno vrijeme produženja ugovora (trajanje ugovora na takav način određuje se kod NYPE forme) ali, se u ugovoru vrijeme njegovog trajanja može i precizno odrediti npr. tri mjeseca, bez dodavanja izraza oko ili nekog drugog sličnog izraza. I u ovom slučaju smatra se da naručitelj ima pravo na razumno produženje roka trajanja ugovora. Ako dođe do spora sud će presuditi koliko traje to razumno prekoračenje koje se treba tolerirati. Stranke mogu i izričito odredbom u ugovoru isključiti mogućnost prekoračenja. To se obično čini na način da se precizno ugovara vrijeme povratka broda (npr. povratak 15-tog u mjesecu ili povratak između 15- tog i 30- tog u mjesecu). Stranke također mogu izričito ugovoriti koliko je produženje u konkretnom slučaju za ugovor dopušteno.

To se čini unošenjem u ugovor rokova trajanja npr. 12 mjeseci, 15 dana više ili manje po naručiteljevom izboru (opciji) (12 months, 15 days more or less in charterers' option). U slučaju "Petroleo Brasileiro S.A. v. Kriti Akti Shipping CO. S.A." naručitelj je uzeo u charter brod Kriti Akti od vlasnika broda temeljem formulara Sheltime 3, na 11 mjeseci, 15 dana više ili manje (po njegovom izboru). Period od 11 mjeseci istekao je dana 24. 4. 2001. godine, a naručitelj je već 13. 3. 2001. obavijestio vlasnika broda kako namjerava koristiti brod do 14. 6. 2005, što bi uključivalo produženje ugovora za 36 dana, koliko je brod bio off-hire i 15 dana po naručiteljevom izboru.

Vlasnik broda na to nije pristao. Arbitražni sud je presudio kako je moguće produženje ugovora za vrijeme dok je brod bio off-hire, ali tada naručitelj ne može koristiti i pravo produženja za još dodatnih 15 dana. Drugostupanjski sud, Queens Bench Division, Commercial Court zauzeo je stajalište da vrijeme produženja ugovora od 15 dana spada u redovno vrijeme trajanja ugovora, a naručitelj ima pravo i na dodatno produženje od 36 dana (vrijeme za koje je brod bio off-hire, koje mu je ugovorom zajamčeno). Zbog toga je sud presudio u naručiteljevu korist. Vidi Lloyd's Law Reports 2003., Vol.2. Pravo na prekoračenje ugovorenog vremena proizlazi iz načina iskorištavanja broda kod time chartera¹⁷.

U tijeku trajanja ugovora, po prirodi stvari uvijek se treba izvršiti više putovanja, pa je zato u trenutku sklapanja ugovora najčešće nemoguće unaprijed odrediti kada će se završiti posljednje putovanje. Zbog toga se naručitelju dopušta da s izvršenjem posljednjeg putovanja nešto prekorači ugovoreni rok trajanja ugovora, pa se u teoriji pomorskog prava spominje tzv. legitimno pravo naručitelja da brod pošalje na posljednje putovanje s određenim prekoračenjem ugovorenog roka. Pravo na posljednje legitimno putovanje (engl. legitimate last voyage) nije apsolutno pravo naručitelja. On se tim pravom može koristiti samo ako je postupao razumno.

Razumno postupanje podrazumijeva, kao prvo, ispravnu odluku o tome da se brod šalje na posljednje putovanje koje će rezultirati prekoračenjem, ali i donošenje ispravne odluke o razumnim granicama trajanja prekoračenja. U odnosu na prvi uvjet, ocjenjuju se dvije stvari. Prvo, ne može se prihvatiti kao razumno postupanje ono djelovanje kada naručitelj šalje na posljednje putovanje brod u nevrjeme, tj. kada je prirodnije da se ugovor nešto ranije završi bez obzira na postojanje klauzule about.

U slučaju "Bucknall v. Murray" sklopljen je time charter s klauzulom "about six months" koje vrijeme je isticalo 21. travnja. 28. travnja brod je bio u New Yorku, ali su naručitelji već u rujnu priopćili brodaru namjeru da iz New Yorka poduzmu još jedno (posljednje) putovanje. Brodar je u New Yorku preuzeo brod i raskinuo ugovor. U nastalom sporu sud je zauzeo stajalište da je takav postupak brodara bio ispravan. Drugo, ovo se pravo ne smije koristiti suprotno ugovornoj klauzuli koja ga isključuje. Što se tiče određivanja koju dužinu prekoračenja treba prihvatiti kao razumno, smatra se da je to faktično pitanje koje zavisi od okolnosti svakog pojedinog slučaja. Holman smatra razumnom odluku o prekoračenju, ako je broj prekoračenih dana bio manji i od broja preostalih dana suglasno ugovoru, u trenutku kada je započelo posljednje putovanje. Opširnije o sudskoj praksi u odnosu na dopušteno trajanje prekoračenja vidi, Gilmore, G.Black, C.L., The law of admiralty, The Foundation Press, Mineola, 1975., str. 231-237.

Američka sudska praksa zauzela je stav o značenju izraza "about". U američkoj sudskoj praksi u slučaju "The Rygia" ovaj se izraz odnosi kako na vrijeme preko ugovorenog, tako i na ono ispod ugovorenog. U sporu The Rygia ugovor je bio zaključen na oko 6 mjeseci s pravom produženja (opcije) za još 6 mjeseci. U tijeku trajanja ugovora naručitelj je odlučio koristiti se pravom produženja. Međutim, koristeći se pravom na posljednje putovanje, on je prvi period od 6 mjeseci prekoračio

za 7 tjedana, pa je temeljem sudske odluke drugi period od 6 mjeseci počeo računati istekom dodatnih 7 tjedana, a na temelju primjene overlap pravila i s pravom na posljednje putovanje i u izvršenju drugog perioda od 6 mjeseci. Ibidem, str. 231-237. Smatra se da je naručitelj dužan predati brod na bližoj granici ugovorenog vremena. To je tzv. overlap/underlap teorija kojom se tumači trajanje ugovora o time charteru suglasno osnovnom shvaćanju da precizno ugovaranje točno određenog dana povrata broda nije u skladu sa prirodom pomorskog poslovanja. Kada se radi samo o ocjeni vremena trajanja, onda je naručitelj vezan i underlap pravilom prema kojem se ispunjenje ugovora po pravilu završava na granici ispod ugovorene, ako se završetak posljednjeg putovanja sasvim približio ugovorenom datumu, a ne postoje bitni razlozi u prirodi samog posla koji daju pravo na još jedno putovanje. Naprijed iznijeta shvaćanja američke sudske prakse vezana su za NYPE formu, no pravo na posljednje putovanje, odnosno produženje općenito je prihvaćeno načelo.

Baltim formu također sadrži odredbu o pravu na produženje posljednjeg putovanja (ali ne sadrži izraz about) s obvezom naručitelja da za to vrijeme plati tržišnu vozarinu, ako je veća od ugovorene. Kako NYPE o tome nema odredbe, tako se i za slučaj produženja plaća ugovorena vozarina, pa bi to bila osnovna razlika između ove dvije standardne forme time chartera u odnosu na primjenu overlap / underlap teorije. PZ isto tako sadrži određene odredbe kojima se regulira trajanje brodarskog ugovora na vrijeme. Odredbom čl. 583. st. 2. PZ-a određuje se da se za vrijeme za koje se nakon proteka brodarskog ugovora na vrijeme brod nalazi na putovanju za račun naručitelja, bez krivnje prijevoznika, plaća dvostruka vozarina. U nedostatku sudske prakse, držimo da se dvostruka vozarina plaća u onim slučajevima kada je došlo do prekoračenja ugovorenog roka koje se ne može prihvatiti u skladu sa odredbama odgovarajućih formularnih ugovora, temeljem kojih je ugovor sklopljen.

2.1.2.3 Klausule kojima se uređuje izvršenje ugovora o time charteru

Klausule koje uređuju obvezu održavanja broda u stanju sposobnom za plovidbu kod ugovora o time charteru

U većini zakonodavstava uobičajena je odredba prema kojoj je prijevoznik kod izvršenja ugovora o prijevozu stvari morem dužan brod osposobiti za plovidbu prije i na početku putovanja (engl. before and at the beginning of the voyage), te nije odgovoran za kasniju nesposobnost (u tijeku putovanja), ako ona nije posljedica propusta da se brod osposobi za plovidbu pažnjom urednog prijevoznika na početku putovanja.

Pojam sposobnosti za plovidbu (engl. seaworthiness) može se promatrati kao apsolutna i relativna sposobnost za plovidbu. Apsolutna sposobnost za plovidbu obuhvaća elemente nautičke sigurnosti broda za plovidbu u odnosu na trup, strojeve, brodsku opremu, pri čemu se od brodarka zahtijeva da brod odgovara uvjetima koje propisuje pomorsko upravno pravo (propisi o sigurnosti, osobito tehnička pravila, posjedovanje propisanih isprava o sigurnosti plovidbe). Pod relativnom sposobnošću broda za plovidbu podrazumijeva se da brod mora biti sposoban prevesti i u dobrom stanju očuvati ugovoreni teret, te u tom smislu mora biti opskrbljen pogonskim

materijalom i svim potrebnim sredstvima, imati potreban broj kvalificirane posade (ili ukratko, sposobnost broda da izvrši ugovorenu obvezu).

Slično rješenje sadrži i PZ koji u odredbi čl. 460. st. 1. propisuje da je svaki prijevoznik, pa i onaj koji je zaključio ugovor o time charteru dužan pravovremeno, do početka putovanja, 24 pažnjom urednog prijevoznika osposobiti brod za plovidbu, primjereno ga opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kao da ga je primio na prijevoz. Ova odredba prisilne je naravi i nije ju moguće mijenjati u korist prijevoznika. Dakle naš PZ prihvatio je načelo sadržano u čl. 3. st.1. Konvencije o izjednačavanju nekih pravila o teretnici iz 1924. god prema kojem je prijevoznik dužan osposobiti brod za plovidbu samo prije i na početku putovanja, dok Konvencija UN o prijevozu robe morem iz 1978. god. proširuje tu prijevoznikovu obvezu na cijelo putovanje. Međutim, pomorska praksa ne poštuje ovakav stav, te klauzule u pojedinim formularima ugovora o time charteru obvezu prijevoznika na osposobljavanje broda za plovidbu prenose na cjelokupni ugovoreni period.

Klauzula kojom se preuzima spomenuta obveza poznata je pod nazivom (engl. maintenance clause). Istu klauzulu sadrže i NYPE i Baltime formulari. Postavlja se pitanje može li ta klauzula biti važeća i u hrvatskom pravu s obzirom na odredbu čl. 460. st. 2. prema kojoj nije dozvoljeno ugovaranje suprotno čl.460. st.1. PZ-a koji prijevoznika obvezuje samo na osposobljavanje broda za plovidbu do početka putovanja, ali ne i na održavanje u tom stanju za vrijeme trajanja putovanja. Iz naprijed navedenog proizlazi bi da je maintenance klauzula suprotna odredbama PZ-a, pa zato ništavna i bez pravnog učinka. Ivošević drži kako maintenance klauzula u ugovorima o time charteru ne bi bila ništava zbog toga što su zabrane u materiji ugovora o prijevozu stvari morem normirane s ciljem da bi utvrdile minimum prijevoznikovih obveza, dok se takvim zabranama ne dira u eventualno povećanje prijevoznikovih obveza. To stajalište treba smatrati ispravnim jer odredbu čl.460. st 1.PZ-a nije moguće mijenjati u korist prijevoznika, dok je argumentum a contrario to moguće na njegovu štetu.

Obveza osposobljavanja broda za plovidbu vezana je za subjektivni napor prijevoznika za ulaganjem dužne pažnje kako bi brod osposobio za plovidbu. Za štetu prouzročenu teretu nesposobnošću broda da očuva teret odgovara time-charterer, a ne brodovlasnik. Brodovlasnik je odgovoran za štetu prouzročenu plovidbenom nesposobnošću broda, Trgovački sud, Paris. Ta obveza poznata je kao dužna pažnja (engl. due diligence). Prema PZ-u iz 1994. godine brodar je morao ulagati pažnju urednog brodarka, ali se sada taj izraz zamjenjuje izrazom dužna pažnja (due diligence), kako bi se hrvatska terminologija uskladila sa terminologijom međunarodnih instrumenata, u prvom redu Haškim pravilima (čl. 3. st. 1. i čl. 4. st. 1 i 2.). Suštinsko značenje pojma ostalo je isto kao i prije, jer je mjerilo dužne pažnje objektivni kriterij srednje sposobnog prijevoznika koji se zahtijeva od savjesnog profesionalnog prijevoznika. To je minimum ispod kojeg prijevoznik ne može ići. Taj minimum stranke mogu protegnuti na cijelo vrijeme trajanja ugovora (engl. during service). Tako je primjerice u presudi "The Torepo" brod za vrijeme putovanja između luke La Plata u Argentini i luke Esmeraldas u Ekvadoru udario o obalu otoka Wellingtona. Naručitelj je

u tužbi zatražio isplatu novca koji je platio spašavateljima na ime nagrade za spašavanje jer je po njegovoj ocjeni do udara došlo zbog nautičke pogreške zapovjednika i članova posade (tako je naručitelj naveo kako član posade koji je bio na straži nije na vrijeme uočio kopno i o tome obavijestio dežurnog časnika, te kako je postojala nesuglasnost u čileanskim kartama koje su kormilari upotrebljavali i sl.) i propuštanja dužne pažnje vlasnika broda da brod održava u stanju sposobnom za plovidbu. Admiralty Court je odlučio kako niti jedan od navedenih razloga nije doveo do nezgode pa je naručitelja osudio na plaćanje svog dijela nagrade za spašavanje i troškova postupka. Kada se prijevoznikova obveza održavanja broda sposobnim za plovidbu protegne na cijelo vrijeme trajanja putovanja kao problem se javlja pitanje predstavlja li svaka kasnije pridošla nesposobnost prekršaj prijevoznikove obveze preuzete maintenance klauzulom, pod uvjetom da je prijevoznik osposobio brod za plovidbu na početku putovanja pažnjom urednog prijevoznika. Odgovor na to pitanje sudska praksa je dala a u slučaju "Sinia v. Suzuki (1924.)" prema kojoj svaki prekid u izvršenju ugovorne obveze zbog kasnije nastalih nedostataka na brodu ne daje automatski pravo naručitelju da raskine ugovor o time charteru. Da bi se stekli uvjeti koji daju pravo na raskid, potrebno je da su smetnje takve prirode i toliko dugo vremenski traju da to dovodi do toga da se više ne može ostvariti komercijalna svrha radi koje je ugovor zaključen. U sporu "Sinia v. Suzuki" sudac Geer je istaknuo da obveza za održavanjem broda u stanju sposobnom za plovidbu ne znači da brod mora biti u takvom stanju u tijeku svakog minuta plovidbe, već to znači da će brodar kada brod dođe u stanje kada nije sasvim sposoban za plovidbu u odnosu na trup ili stroj u razumnom vremenskom razdoblju poduzeti razumne korake kako bi stavio brod u ispravno stanje.

Američka sudska praksa zauzela je stajalište da je obveza za osposobljavanje broda kod ugovora o time charteru ispunjena samo kada je brod uredno osposobljen za plovidbu na početku svakog pojedinačnog putovanja u tijeku izvršenja ugovora. Isto stajalište moglo bi vrijediti i u hrvatskom pravu budući da maintenance klauzula nije u suprotnosti s našim pravom, odnosno s odredbom čl.460. PZ-a koji regulira prijevoznikovu obvezu održavanja broda sposobnog za plovidbu.

Klauzule kojima se uređuje mjesto i vrijeme predaje broda naručitelju

Ugovorom se određuje vrijeme i mjesto predaje broda. Dolaskom broda u ugovorenu luku započinje teći vrijeme na koje je ugovor zaključen. Prilikom predaje broda sastavlja se certifikat o predaji (engl. certificate of delivery) u koji se unosi: 1. datum i sat predaje, 2. količina bunkera na brodu u isto vrijeme, 3. količina vode za kotlove i maziva na brodu u isto vrijeme. Neposredno prije predaje broda vrši se i pregled broda te se utvrđuje njegova sposobnost za plovidbu, opće stanje broda i njegova starost. Prijevoznik mora u ugovorenu luku radi predaje broda stići točno na vrijeme, da bi se to utvrdilo u ugovoru se obično navodi pozicija broda u trenutku zaključenja ugovora (engl. present position). Pored ovog naznačuje se i vrijeme kada se očekuje da će brod doći u ugovorenu luku radi ukrcavanja (engl. expected ready to load). To se vrijeme mora poštivati i njegovo prekoračenje može dovesti do raskida ugovora ili do naknade štete ako naručitelj unatoč zakašnjenju prihvati brod. Ove odredbe primjenjivat će se ako ugovorom za slučaj zakašnjenja stranke nisu što drugo

odredile, odnosno ako ne postoje posebne klauzule o pravima i obvezama stranaka za slučaj zakašnjenja broda s dolaskom u ugovorenu luku u ugovoreno vrijeme. Takva klauzula postoji u standardnim formama ugovora o time charteru i to kako u NYPE, tako i u Baltime Form i poznata je pod nazivom brisovna klauzula (engl. Cancelling clause). Brisovna klauzula u NYPE formi glasi: ... and should vessel not have given written notice of readiness on or before... (date) but not later than 4 p.m. Charterers or their Agents to have the opinion of cancelling this charter at any time not later than the day of vessel's readiness.

Brisovna klauzula daje pravo naručitelju na raskid ugovora ako mu brod ne bude stavljen na raspolaganje u ugovorenoj luci do isteka vremena naznačenog u samoj klauzuli, u stanju sposobnom za plovidbu. U tom istom vremenu prijevoznik mora predati i uredno pismo spremnosti. Brisovna klauzula ne mora dovesti do raskida ugovora. Izbor je na strani naručitelja hoće li se koristiti pravom koje mu ona daje ili ne. Brisovnom klauzulom naručitelj se može koristiti bez obzira na eventualnu krivnju druge strane, no ako je i bilo krivnje, ne može se zahtijevati naknada štete. Naručitelj se ne može koristiti klauzulom prije vremena određenog u samoj klauzuli, a niti prijevoznik može od njega tražiti da se o njenom korištenju izjasni ranije.

Klauzule koje uređuju položaj zapovjednika broda kod izvršenja ugovora o time charteru

U standardnim formama ugovora o time charteru javlja se tzv. employment klauzula (klauzula o zaposlenju). PZ u čl. 450. st. 1. propisuje da je kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod zapovjednik broda dužan izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda, što odgovara sadržaju employment klauzule.

PZ zapovjedniku daje pravo zastupanja broдача, pa se to njegovo pravo temelji se na zakonu (ex lege zastupnik broдача). Zakon također predviđa situacije u kojima se pravo zastupanja ostvaruje. U prvom slučaju zapovjednik je ovlašten u ime i za račun broдача u mjestu izvan sjedišta broдача sklapati ugovore o spašavanju i pravne poslove potrebne za izvršenje putovanja. U drugom slučaju zapovjednik je ovlašten u ime i za račun broдача u mjestu izvan sjedišta broдача, u kojem nema ovlaštenog predstavnika broдача zaključivati ugovore o pomorsko-plovidbenim poslovima, osim brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod. Zapovjednik nije na osnovi zakona ovlašten sklapati ni ugovore o zakupu broдача, niti ugovore o osiguranju broдача, niti može otuđiti ili založiti brod.

Employment klauzula djeluje tako da je zapovjednik broдача, a preko njega i prijevoznik u obvezi ispunjavati komercijalne naloge naručitelja. Za vrijeme trajanja ugovora odluke o zaposlenju su u naručiteljevim rukama. On odlučuje koje će vrste tereta brod prevoziti, pod kojim uvjetima i iz kojih u koje luke itd. Zbog svega naprijed navedenog često se postavlja pitanje granice djelovanja ove klauzule. Iz činjenice što su sva ovlaštenja u odnosu na zaposlenje broдача dana naručitelju, često za prijevoznika mogu nastati takve okolnosti u kojima je on odgovoran prema trećim osobama, a do odgovornosti je došlo uslijed naručiteljevog djelovanja na temelju njegovih prava o

zaposlenju broda. Do takve odgovornosti najčešće dolazi kada zapovjednik broda izdaje teretnicu po naručiteljevim nalogima. Kod ugovora o time charteru ovo pitanje regulira se dijelom employment klauzule koji se odnosi na naručiteljevu obvezu da u takvim slučajevima obešteti prijevoznika. To je dio jedinstvene employment and indemnity klauzule, koja se često razdvaja na dva posebna dijela, a drugi dio o obvezi obeštećenja poznat je pod nazivom indemnity clause (klauzula o obeštećenju). Kada teretnicu potpiše zapovjednik broda, prijevoznik snosi odgovornost za štete proizašle iz te teretnice prema svim njezinim imateljima. Međutim, ako je teretnicu potpisao zapovjednik u svojstvu naručiteljeva agenta indemnity klauzula tereti naručitelja da obešteti prijevoznika kada iz takvog potpisivanja teretnice nastane kakva šteta. PZ u čl. 450. st. 2. propisuje da prijevoznik ne odgovara naručitelju za obveze što ih je zapovjednik broda preuzeo u izvršenju posebnih naručiteljevih naloga. Za razliku od rješenja npr. talijanskog prava djelo koje izvršava prijevoznik prema našoj sistematizaciji time chartera je prijevoz, dok prema sistematizaciji talijanskog prava prijevoznik izvršava djelo plovidbe. Dakle, prijevoznik prema našem pravu odgovara više i strože. Prema normama koje su trenutno na snazi u Republici Hrvatskoj, prijevoznik ne bi mogao od sebe otkloniti tužbu ni u slučaju kada je teretnicu izdao naručitelj, odnosno njegov agent. Mogućnost da prijevoznik ne bude odgovoran naručitelju ograničena je samo na slučajeve tzv. posebnih naručiteljevih naloga (čl. 450. st. 1. PZ-a). Radi svega naprijed navedenog postavlja se pitanje djelovanja indemnity klauzule u našem pravu, odnosno može li se prijevoznik u regresnom postupku obratiti naručitelju i zatražiti da ga obešteti za štete koje je prijevoznik isplatio trećim osobama, a do kojih je došlo zbog komercijalnih naloga naručitelja ili se naručitelj može pozvati na restriktivno djelovanje odredbe čl. 450. st. 2. PZ-a i na činjenicu da hrvatsko pravo tretira prijevoznika kao jedinog nositelja cjelokupne odgovornosti za izvršenje prijevoza (kako nautičke, tako i komercijalne) i od sebe otkloniti eventualni regresni zahtjev prijevoznika? Još složenije pitanje je vezano za isključenje prava trećih da se direktno obraćaju tužbom za naknadu štete prema prijevozniku, u slučaju kada je teretnica izdana od strane naručitelja, što po odredbama PZ-a mogu učiniti. Konvencija UN-a o prijevozu robe morem donesena 1978. godine (Hamburška pravila) ne odnosi se na brodarske ugovore kada se radi o odgovornosti za teret koji se prevozi morem.

Konvencija je donesena u ožujku 1978. god., i u svom originalnom engleskom tekstu zajedno s prijevodom objavljena je u časopisu UPPK br. 78. Za svoje stupanje na snagu Hamburška pravila predviđaju ratifikaciju ili pristup od strane 20 država i to prvog dana mjeseca koji slijedi nakon isteka 1 godine od trenutka polaganja 20-te ratifikacijske isprave (čl. 30. st. 1.). Kako je Zambija u listopadu 1991. god. položila 20-ti instrument ratifikacije, Hamburška pravila su stupila na snagu 1. studenog 1992. god. Prema tome, i dalje ostaju na snazi klauzule prihvaćene u dosadašnjoj pomorsko pravnoj praksi. Postoje mišljenja koja bi trebalo razmotriti 33 kako je u hrvatsko pomorsko pravo de lege ferenda radi rješavanja ovog pitanja potrebno uvesti precizne odredbe iz kojih bi bilo razvidno da se kod time chartera radi o specifičnom djelu organizacije plovidbe i prijevoza u isto vrijeme i odrediti naručiteljevu obvezu da prijevozniku naknadi štetu u svim slučajevima kada bi prijevoznik odgovarao trećima za obveze koje su nastale iz komercijalne djelatnosti.