

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE  
TIVAT**

**Ivan Andrić**

**POJAM I VRSTE UGOVORA U POMORSTVU**

**MAGISTARSKI RAD**

**Tivat, Februar 2016.**

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE  
TIVAT**

**POSTDIPLOMSKE MAGISTARSKE STUDIJE**

**POJAM I VRSTE UGOVORA U POMORSTVU**

**MAGISTARSKI RAD**

**Predmet: Pomorsko pravo**

**Mentor: Prof. dr Vesna Vučković**

**Kandidat: Ivan Andrić**

**Studijski program: Nautički turizam**

**Br. Indexa: M1/12**

**Tivat, Februar, 2016.**

**-PODACI O MAGISTRANTU:**

Ivan Antuna Andrić, rođen 13. marta 1986. godine u Kotoru. Osnovnu školu završio u Tivtu 2000. godine, 2004. godine u junu završio srednju pomorsku školu u Kotoru, smjer Nautički tehničar. Nakon toga 2007. godine u julu završio Pomorski fakultet, Univerziteta Crne Gore-Kotor, stepen Bachelor (BApp), smjer Nautika. Zatim 2010. godine u junu završio Fakulteta za Mediteranske poslovne studije u Tivtu, stepen Bachelor (BSc/BA), smjer Menadžment i bezbjednost marina i jahti. 2013. godine u januaru Diplomirao na Fakultetu za Mediteranske poslovne studije u Tivtu, stepen Specijaliste (SPEC. SCI.), smjer Nautički turizam i upravljanje marinama. Što se tiče radne karijere, pored honorarnih poslova odradio sam pripravnički staž u Turističkoj Organizaciji Tivta, kao menadžer u turizmu u periodu od 16. aprila 2012. godine do 16. aprila 2013. godine.

**-PODACI O MAGISTARSKOM RADU:**

Fakultet za mediteranske poslovne studije - Tivat  
 Postdiplomske akademske studije  
 Studijski program: Nautički turizam

Naslov magistarskog rada: POJAM I VRSTE UGOVORA U POMORSTVU

**-OCJENA I ODBRANA MAGISTARSKOG RADA**

Datum sjednice Vijeća fakulteta na kojoj je prihvaćena tema: 13. 02. 2016. godine.

Komisija za ocjenu teme: Prof. dr Vesna Vučković, predsjednica  
 Doc. dr Vojo Bojović  
 Doc. dr Predrag Sekulić

Komisija za ocjenu rada: Prof. dr Vesna Vučković, predsjednica  
 Doc. dr Vojo Bojović  
 Doc. dr Predrag Sekulić

Komisija za odbranu rada: Prof. dr Vesna Vučković, predsjednica  
 Doc. dr Vojo Bojović  
 Doc. dr Predrag Sekulić

Datum odbrane: \_\_\_\_\_

Mentor: Prof. dr Vesna Vučković

**Sadržaj:**

**Pojam i vrste ugovora u pomorstvu**

Uvod.....	6
1. Pojam pomorstva.....	8
2. Pojam broda i pravni status broda.....	9
2. 1. Osoblje pomorskog brodarstva.....	14
3. Pomorski saobraćaj.....	15
4. Pojam i vrste ugovora.....	17
4. 1. Ugovor.....	17
4. 2. Istorijski razvoj ugovora.....	17
4. 3. Sklapanje brodarskih ugovora.....	19
4. 4. Forme ugovora.....	20
4. 5. Opšte osobine pomorsko prevoznih ugovora.....	21
4. 6. Ugovori o iskorišćavanju pomorskih brodova.....	24
4. 7. Subjekti iz ugovora o iskorišćavanju broda.....	25
4. 8. Formularni (tipski) ugovori u pomorskom brodarstvu.....	26
4. 9. Način zaključivanja brodarskih ugovora.....	28
4. 10. Finansiranje pomorske prodaje.....	29
5. Pomorsko-vozaški ugovor ili ugovor o prevozu pojedinih stvari morem.....	31
5. 1. Brodarski ugovor na putovanje (Voyage charter).....	33
5. 1. 1. Uopšte o pojmu i osobinama voyage charter-a.....	33
5. 1. 2. Određivanje broda.....	34
5. 1. 3. Ugovaranje ukrcajno-iskrcajne luke.....	34
5. 1. 4. Dolazak broda u luku.....	35
5. 1. 5. Stojnice i prekostojnice.....	36
5. 1. 6. Troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta.....	37
5. 1. 7. Osposobljavanje broda za izvršenje putovanja.....	38
5. 1. 8. Izvršenje putovanja (Pravo na devijaciju).....	39
5. 1. 9. Vozarina.....	40
5. 1. 10. Privilegije na ukranim stvarima.....	41
5. 1. 11. Odgovornost za teret kod ugovora na putovanje.....	42
5. 1. 12. Predaja tereta primaocu i založno pravo na teretu.....	43
5. 1. 13. Druge klauzule u Gencon-u.....	43
5. 1. 14. Prestanak ugovora.....	44
6. Prevozne isprave u pomorskoj plovidbi.....	45
6. 1. Teretnica.....	46
6. 2. Tovarni list.....	50
7. Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (Time charter).....	51
7. 1. Pojam i osobine brodarskog ugovora na vrijeme.....	51
7. 2. Formulari brodarskog ugovora na vrijeme.....	52
7. 3. Ugovaranje broda.....	53
7. 4. Predaja i vraćanje broda (Delivery and redelivery).....	53
7. 5. Održavanje plovidbene sposobnosti broda.....	54

7. 6. Trajanje ugovora.....	55
7. 7. Vozarina (Najamnina).....	55
7. 8. Izvršavanje ugovora o time charter-u.....	57
7. 9. Medjusobno snošenje troškova.....	57
7. 10. Položaj zapovjednika broda.....	58
7. 11. Ukrcavanje i iskrcavanje tereta.....	59
7. 12. Nesigurne luke i nedozvoljena upotreba broda.....	60
7. 13. Obaveza urednog izvršenja pojedinih putovanja.....	60
7. 14. Pravo naručioca na obustavu vozarine.....	61
7. 15. Odgovornost za teret kod ugovora o tajm čarteru.....	61
7. 16. Druga prava i obaveze i klauzule kod ugovora o tajm čarteru.....	62
7. 17. Vraćanje broda.....	62
7. 18. Prestanak ugovora.....	63
8. Davanje broda u podčarter (Subcharter).....	63
9. CoA ugovor (ugovor o afretmanu).....	64
10. Ugovor o prevozu putnika i prtljaga.....	64
11. Ugovor o tegljenju.....	67
12. Zakup broda.....	69
13. Ugovor o plovidbenom agencijskom poslu.....	72
13. 1. Pojam i karakteristike pomorsko-agencijskog posla.....	72
13. 2. Poslovi i vrste pomorskih agenata.....	73
14. Spasavanje na moru.....	73
15. Jahting ugovori i pravni status jahti (Posebne vrste ugovora u pomorstvu).....	74
15. 1. Nautički turizam.....	74
15. 2. Pojam i podjela jahti u nautičkom turizmu.....	77
15. 3. Pravni status jahti.....	77
15. 4. Registar jahti.....	78
15. 5. Oznake identiteta jahti.....	79
15. 6. Granice plovidbe jahti.....	79
15. 7. Posada jahti.....	80
15. 8. Jahting ugovori.....	80
15. 9. Agencijsko poslovanje u jahtingu.....	80
15. 10. Osiguranje jahti.....	81
15. 11. Ugovor o menadžmentu jahti.....	82
15. 12. Ugovor o iznajmljivanju (čarterovanju) jahti.....	84
15. 13. Ugovor o prodaji jahti.....	85
Zaključak.....	87
Literatura.....	89

## UVOD

Ugovori predstavljaju saglasnosti izjavljenih volja, iako to uvijek nije dovoljno. Pored ovog, potrebno je da je dozvoljen i moguć predmet, osnov i nekada, ako je potrebno, posebna forma. Pregovori su priprema za stvaranje ugovora. To su sve radnje koje prethode postizanju saglasnosti volja. Kada se postigne saglasnost volja o bitnim elementima ugovora, možemo reći da je nastao ugovor.

Što se tiče brodarsko-prevoznog ugovora, u pomorskoj praksi ustaljen je naziv Charter party. Tim nazivom se u današnjoj pomorskoj praksi označavaju standardni obrasci ugovora o prevozu stvari. Obrasci ovih ugovora sastoje se iz dva dijela, jedan čine elementi ugovora (stranke, ime broda, trajanje ugovora ili putovanje, teret, vozarina i dr.), a drugi su ugovorne klauzule. Njima se rješavaju najvažnija pitanja, kao što su plaćanje vozarine, troškovi i rizik ukrcaja ili iskrcaja, zatim stojnice, prekostojnice, ratni rizici itd.. Isprave koje se koriste u pomorskim ugovorima su: ugovor, teretnica, zaključnica, pomorsko teretni list i triptih.

Pomorsko-prevozni ugovori, ili kako se naziva ugovor o prevozu stvari morem je takav pravni posao u kome se jedna ugovorna strana (brodar) obavezuje da izvrši prevoz određene robe ili prevoz određenim brodom na određenoj prevoznj relaciji, a druga strana (naručilac) prevoza obavezuje se da za tu uslugu plati određenu vozarinu. Ugovor o prevozu robe morem zaključen je kad kad su se ugovorne strane sporazumjele o njegovim bitnim elementima.

Postoji veliki broj ugovora koji su zastupljeni u pomorstvu. Tu su ugovori o zakupu broda, davanje broda u podčarter, ugovor o prevozu putnika, ugovor o tegljenju, ugovor o afretmanu, itd...

Subjekti koji su zastupljeni kod pomorsko-prevoznih ugovora su: brodar, krcatelj, naručilac i primalac tereta.

Osnovna podjela pomorsko-prevoznih ugovora je na: ugovore o pomorskom plovidbenom poslu i ugovore o zakupu broda. Ugovor o zakupu broda je jedinstveni pravni posao, dok su ugovori o pomorskom plovidbenom poslu tipični ugovori, i tu nailazimo na sledeću podjelu ovih ugovora: ugovor o prevozu stvari, ugovor o prevozu putnika, ugovor o tegljenju i ugovor koji se odnosi na druge plovidbene poslove. Prema tome, pojam pomorskog plovidbenog posla obuhvata sve ugovore kojima je predmet iskorištavanje broda u svrhu plovidbe bilo koje vrste. Savremeni način prevoza stvari i pomorske plovidbe stvorio je niz tipičnih ugovora, a naš zakon poznaje sledeće vrste ugovora: ugovor o prevozu pojedinih stvari, ugovor o prevozu cijelim brodom i ugovor o prevozu određenim brodskim prostorom.

Svaki ugovor je sam po sebi poseban. Sklapanjem ugovora, utvrđuje se niz činjenica koje je neophodno ispuniti, počevši od vozarine, ukrcaja i iskrcaja tereta, osiguranja tereta, vremena koje je proračunato za koje će se ukrcati teret, snošenje troškova, prestanak važenja ugovora kao i čitav niz drugih radnji koje zahtijevaju obije strane za izvršenje ugovora.

Postoji više načina prestanka ugovora. Ugovor o prevozu robe morem prestaje: izvršenjem, silom zakona, saglasnom voljom stranaka i odustajanjem jedne od ugovorenih stranaka.

Nautički turizam je vid turizma koji se odvija na vodi ili uz vodu. To je skup aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista nautičara u lukama nautičkog turizma ili izvan njih, te korišćenje plovnih objekata i drugih objekata vezanih za nautičku turističku djelatnost, radi rekreacije, sporta, razonode i drugih potreba.

Nezaobilazni element kada je u pitanju nautički turizam jeste jahta. Ona u današnjici predstavlja luksuzni plovni objekat, koji služi za razonodu, sport i rekreaciju, i ne smije se koristiti u privredne svrhe, mora imati preko 7,5 metara i sopstveni pogon jačine veće od 110 kw, ili dužinu preko 12 metara bez obzira na snagu pogonskog postrojenja, kao i ispunjavanje određenih uslova koje omogućavaju duži boravak na moru.

S obzirom da je klijentela koja je zainteresovana za kupovinu ili čarterovanje jahti visokoplatežna, samim tim su se u današnjici, zbog potražnje i olakšavanja poslova u kupoprodaji i čarterovanju jahti javile agencije koje se bave tim djelatnostima. Iako postoji mnogo vrsta agencija u pomorskom poslovanju, kod jahtinga ih možemo svrstati u dvije kategorije. Prvi tip bi bile agencije opšteg tipa, i one svojim klijentima nude najširi i sveobuhvatni servis u vezi sa njihovim jahtama. Druga vrsta jesu agencije koje su specijalizovane za iznajmljivanje, tj. čarterovanje jahti. U današnjem vremenu, s obzirom da se pojavio veliki broj agencija, sve češće je slučaj da se jedna agencija bavi pružanjem obje vrste usluga.

Bez obzira o kojoj se vrsti usluge radi kada je u pitanju odnos između potraživača za kupovinom ili iznajmljivanjem jahte, i same agencije u pitanju, nezaobilazan elemenat takve vrste poslovanja jesu jahting ugovori. To su specijalizovani ugovori koji u mnogome olakšavaju i ubrzavaju poslovanje, bez obzira na lokaciju jahte u odnosu na potraživača. Tri najpoznatije vrste ugovora u jahtingu su: menadžment jahti, iznajmljivanje (čarterovanje) jahti i prodaja jahti.

## 1. POJAM POMORSTVA

Pomorstvo predstavlja trgovačku djelatnost, a od davnina osnovna svrha plovidbe morem je prevoz putnika i stvari radi sticanja dobiti. Pomorstvo obuhvata odnos između čovjeka i mora. Pomorstvo uključuje poznavanje različitih stvari i razvijanje specijalizovanih vještina kao što je navigacija i međunarodni pomorski zakon, vrijeme, u i prognozu vremena, rukovanje brodovima i čamcima, rukovanje sa opremom na palubi, sidrima i kablovima, rad sa konopcima, motorima, komunikaciju, jedrenje, preživljavanje na moru, traganje i spasavanje. Takođe i rukovanje kargo opremom, opasnim teretima, i kargo teretima, vladanje vanrednim situacijama, odbrana od požara i sl. Stepem poznavanja ovih vještina zavisi od prirode posla i vrste plovila, na kojem pomorac radi. Ipak, uvježbanost dobrog pomorca je korisna za sve prisutne na određenom plovilu.

Ovo se odnosi isključivo na pomorstvo kao plovidbu morem, određenim pomorskim prevoznim sredstvom. Opširnije posmatrano, pomorstvo se može definisati u užem i u širem smislu. U užem smislu pomorstvo bi predstavljalo vještinu plovidbe i manevrisanje brodovima (eng. navigation). U širem smislu pomorstvo obuhvata sve djelatnosti koje su na bilo koji način, direktno ili indirektno, povezane sa iskorištavanjem mora (eng. maritime affairs), i to kroz dva osnovna pristupa:

- more kao medij komunikacije, i
- more kao resurs prirodnih dobara.

Djelatnosti koje koriste more kao medij komunikacije su: pomorska trgovina i brodarstvo, brodogradnja, različite aktivnosti u morskim, riječnim, riječno-morskim i jezersko-morskim lukama, nautički turizam, vojska (ratna mornarica), kao i održavanje lučke, kanalske i sigurnosne infrastrukture.

Djelatnosti koje koriste more kao resurs prirodnih bogatstava su: ribarstvo, koraljarstvo i spužvarstvo, marikultura (uzgoj ribe od mlađi do većih jedinki i dohrana ulovljene ribe, uzgoj puževa, rakova, školjki i algi), iskorištavanje ostalih organskih i neorganskih stvari u podmorju (proizvodnja soli, eksploatacija nafte i zemnog plina, eksploatacija nalazišta mangana, bakra i drugih ruda) kao i različiti oblici turizma (uz već navedeni nautički turizam)."<sup>1</sup>

Osnovni medij pomorstva je svjetsko more. Ono povezuje sve kontinente, a uz vazdušni saobraćaj, pomorski saobraćaj je najvažniji oblik međusobnog povezivanja kontinenata. Važna činjenica je kako je pomorski saobraćaj najjeftiniji saobraćaj jer osim izgradnje prihvatnih terminala (luka), kao i sigurnosnih uređaja nije potrebno ulagati u pomorske puteve. Osim toga, ekonomskoj isplativosti pomorskog saobraćaja doprinose veliki prevoznici brodova. U načelu, pomorski putevi su dostupni korisnicima svih zemalja, iako, prednost imaju zemlje s izlazom na more. U posebnoj prednosti su države s izlazom na tzv. topla mora te zemlje s većom dužinom obale i većom razudenošću obale. Zemlje koje nemaju izlaz na more zavisne su na različite načine od zemalja preko kojih imaju veze s ostatkom svijeta. Te države nastoje pravo korišćenja tranzitnih luka regulisati posebnim ugovorima (npr. Austrija, Švajcarska, Bolivija, Zambija, DR Kongo i dr.)

Od samih početaka čovječanstva postojali su pokušaji različitih djelatnosti koje su koristile more i obalni prostor. Prema arheološkim nalazima prvi su ljudi zaplovili jednostavnim

<sup>1</sup> <http://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/pomgeograf/Razvoj%20pomorstva.pdf>, dostupno 13.8.2015.godine



čamcima (monoksilima) još u vrijeme neolitika<sup>2</sup>. Hronološki razvoj pomorstva se može podijeliti na sljedeće faze:

- Pomorstvo starog vijeka (od prvih početaka do 6. vijeka)
- Pomorstvo srednjeg vijeka (od 6. vijeka do 15. vijeka)
- Doba velikih geografskih otkrića (od 15. vijeka do 19. vijeka)
- Suvremeno doba razvoja pomorstva (od 19. vijeka do danas)

Moguće su i detaljnije podjele, posebno ako se razmatraju pojedini aspekti pomorstva (veza pomorstva i opšteg društvenoga razvoja, uticaj razvoja tehnike i tehnologije i sl.)

Industrijska revolucija je glavni razvoj nastanka modernog pomorstva. "Označena je izgradnjom i primjenom brodova pokretanih strojem na parni pogon (Fulton, 1807. godine). Brodovi na parni pogon (bolje manevarske sposobnosti, veća nosivost) postupno zamjenjuju jedrenjake, iako su upravo u drugoj polovini 19. vijeka izgrađeni najbolji i najbrži jedrenjaci ikada (kliperi). Od sredine 19. vijeka primjenjuje se brodski vijak ili propeler (J. Ressel, 1827. godine). Veliko značenje za razvoj pomorskog prometa imalo je prokopanje Suetskog kanala (1869. godine) i Panamskog kanala (1914. godine)."<sup>3</sup> Ti kanali doprinijeli su bržem povezivanju okeana, a samim tim i intenzivnijoj pomorskoj trgovini. Na određeni način dolazi do prostorne i vremenske konvergencije (približavanja) prostora, koju bilježi skraćivanje pomorskih puteva te povećanje brzine i sigurnosti plovidbe, a s time i skraćivanje vremena i troškova putovanja.

U skladu s tehnološkim inovacijama i globalnim ekonomskim razvojem dolazi do promjene važnosti pojedinih pomorskih puteva i geostrateških tačaka (Gibraltar, Aden, Malački prolaz, Singapur, i dr.). Parabrodarstvo je omogućilo uspostavljanje redovnih i razmjerno bržih međukontinentalnih veza u putničkom i robnom prometu. Uz slobodnu ili trampersku plovidbu razvija se i linijska plovidba koja posebno utiče na gospodarsku integraciju pojedinih dijelova svjetske obale. Veliki napredak ostvaren je i u putničkom pomorskom prometu. Prekooceansku putničku flotu činile su velike plovne jedinice, koje su imale izrazito značenje, posebno u povezivanju Evrope i SAD--a, Južne Afrike, Indije, Australije, itd...U 20. vijeku brodove na parni pogon postepeno zamjenjuju brodovi pokretani dizelskim motorima, a od sredine 20. vijeka pojedini ratni brodovi (nosači aviona, podmornice) i ledolomci pokretani su motorima na nuklearni pogon.

## 2. POJAM BRODA I PRAVNI STATUS BRODA

Pod pojmom broda, u najširem smislu riječi se podrazumijeva plovni objekat, sposoban za prevoz ljudi i stvari na moru. Sa druge strane, u pravnom smislu brod predstavlja objekat brojnih pravnih odnosa, koji se zasnivaju u pomorskom pravu. "Skoro svi autori koji se bave pomorskim pravom kada je riječ o pojmu pomorskog broda, ukazuju na njegovu specifičnost (brod se posmatra kao stvar (sui generis) koja se u mnogo čemu izjednačava i sa pojedincem – fizičkom ličnošću u pravu), kao i na teškoće na koje se nailazi prilikom pokušaja da se pojam pomorskog broda izrazi jednom opštom i sveobuhvatnom definicijom."<sup>4</sup> Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (glava III, član 15) definiše brod kao plovni objekt koji je osposobljen za plovidbu

<sup>2</sup> Neolitik-Mlađe kameno doba.

<sup>3</sup> Ivošević dr Borislav, Materijal za spremanje ispita na specijalističkom studiju, Tivat, 2011. godine, str. 20.

<sup>4</sup> Ibidem.

morem i koji učestvuje u plovidbi, koji takodje ispunjava uslove propisane istim zakonom, a to su da je brod registrovan za plovidbu morem, i da njegova baždarska dužina iznosi najmanje 12 metara, a registarska zapremina (tonaža) iznosi najmanje 15 BT. To znači da se po zakonu moraju ispuniti četiri elementa, da bi se jedno plovilo smatralo pomorskim brodom:

- da se radi o plovilu koje je osposobljeno za plovidbu morem,
- da takvo plovilo stvarno učestvuje u plovidbi,
- da se radi o plovilu koje prelazi određenu veličinu i
- da je registrovano za plovidbu morem.

Pojam pomorskog broda moguće je shvatiti u širem i užem smislu. "Naime, postoje plovni objekti koji nisu konstruisani da im je namjena plovidba u svrhu prevoza morem, već se radi o takvoj kategoriji plovnih objekata koji su osposobljeni za plovidbu, ali čija osnovna namjena nije prevoz, pa u krajnjoj liniji i plovidba morem, već obavljanje nekih drugih zadataka na moru, ali te zadatke oni obavljaju u specijalnom ambijentu mora, pa se kao najpogodniji, a i najjeftiniji, ponekad i jedino mogući, javlja način da se ti objekti premeštaju do mjesta gdje treba da obavljaju svoju djelatnost u plovećem stanju. Njihova djelatnost jesu neki tehnički radovi na moru, pa su to npr. ploveće dizalice, bageri, objekti za postavljanje kablova i cjevovoda u moru, ploveći dokovi i sl. i svi oni obuhvaćeni su zajedničkim nazivom tehnički plovni objekti."<sup>5</sup> Što se tiče brodova koji se upotrebljavaju u komercijalne svrhe radi se o brodovima za prevoz tereta morem-teretni brodovi (Slika 1.) i brodova za prevoz putnika (Slika 2.) morem-putnički brodovi i mješoviti brodovi koji služe i za jednu i za drugu namjenu – putničko-teretni brodovi. Izvan ove najveće grupe brodova dolaze i brodovi koji vrše, doduše, neke druge funkcije, ali ipak u komercijalne svrhe, pa se mogu pridružiti ovoj prvoj grupi, kao što su npr. brodovi tegljači ili pilotski brodovi. Sljedeću grupu pomorskih brodova koji se ne koriste u komercijalne svrhe čine tzv. javni brodovi, ili kako ih još naš zakonodavac naziva brodovi za neprivedne svrhe. Tu spadaju policijski, carinski i brodovi za potrebe pomorskih upravnih vlasti, kao i neki brodovi sa specijalnim međunarodno-pravnim položajem, kao što su npr. poštanski ili bolnički brodovi."<sup>6</sup> Da bi se konačno utvrdio pojam pomorskog broda, a to čini i naš zakonodavac, potrebno je izvršiti i podjelu svih plovila na moru čija je osnovna svrha plovidba i obavljanje raznih komercijalnih i nekomercijalnih plovidbenih aktivnosti i po veličini, i na taj način vrši se konačno razlikovanje između pomorskog broda u užem smislu i pomorskih čamaca, odnosno manjih plovnih objekata. Posebnu kategoriju brodova čine ribarski brodovi i brodovi za privatnu upotrebu, rasonodu i rekreaciju – brodovi jahte, koji zbog posebnog pravnog statusa, se upisuju u posebne upisnike.

Što se tiče sposobnosti broda, u užem smislu se pod tim podrazumijeva sposobnost broda za plovidbu. "Da bi se jedan pomorski brod, uopšte, smatrao brodom u pravnom i plovidbenom smislu, on mora da odgovara utvrdjenim međunarodnim pravilima (normama) o njegovoj bezbjednosti, odnosno kako se to u stručnim pomorskim krugovima kaže mora da bude sposoban za plovidbu (seaworthy)."<sup>7</sup> U tehničkom pogledu i u odnosu na čvrstvinu njegove konstrukcije brod je sposoban za plovidbu ako udovoljava zahtjevima međunarodne Konvencije o bezbjednosti ljudskih života na moru (SOLAS konvencija). Ova Konvencija sadrži propise o načinu gradnje brodova kako bi bili čvrsti i nepropusni i poštovanjem propisa o istisnini, kao i drugih propisa i pravila u svakom pogledu bezbjedni za plovidbu. Takodje, saglasno propisima

<sup>5</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 21.

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> Ibid, str. 22.

SOLAS konvencije, danas poznatim i kao IMO<sup>8</sup> propisi, brod mora biti snabdjeven i svom potrebnom opremom koja obezbjeđuje bezbjednost putnika, tereta i brodske posade. Radi se o zahtjevima da brodovi budu propisno snabdjeveni radarima, uredjajima za satelitsku navigaciju, protivpožarnom opremom, čamcima i drugom opremom za spasavanje putnika i posade, itd. Posljednje cjelokupno izdanje SOLAS Konvencije je iz 1978.godine, ali Pravila IMO-a predviđaju da se Konvencija može dopunjavati i bez sazivanja međunarodnih konferencija, pa je na taj način omogućeno blagovremeno praćenje ukupnog progressa u bezbjednoj gradnji brodova i svim inovacijama na tom polju. Za utvrđivanje sposobnosti broda za plovidbu u toku njihove gradnje, a i kod pregleda polovnih brodova postoje specijalizovane stručne organizacije tzv. klasifikacioni zavodi ili registri brodova (ovaj poslednji naziv ne smije se mješati sa pojmom upisnika brodova koji se takodje nazivaju registri). Najpoznatiji i najveći klasifikacioni zavod na svijetu jeste engleski klasifikacioni zavod LOJD REGISTAR (Lloyd Register of Shipping), ali ima i drugih poznatih i svjetski priznatih klasifikacionih zavoda, kao što je francuski, zatim njemački, američki, japanski, itd. Klasifikacioni zavodi koji imaju pravo da daju klasu brodu koja je priznata u cijelom svijetu po utvrđenim i uobičajenim normativima su oni zavodi koji daju klasu za 5,000.000 BT i više svjetske brodske tonaže. Ovi klasifikacioni zavodi vrše kontrolu gradnje novih brodova i zatim, u toku života jednog broda u određenim vremenskim intervalima (po pravilu svakih 5 godina) ponovo kontrolišu njihovu ispravnost u bezbjednosnom pogledu. "Kada utvrde da brod u svakom pogledu ispunjava bezbjednosne zahtjeve takvom brodu daju klasu, dakle, dokument kojim potvrđuju njegovu konstrukcionu i tehničku ispravnost u pogledu trupa broda, njegove mašine i cjelokupne njegove opreme koja se po propisima zahtjeva. Brod koji ima klasu (klasa prekookeanskih brodova po pravilu se utvrđuje tzv. sertifikatom A1, što znači ispunjenje svih uslova po najvišim standardima) sposoban je za plovidbu sve dok mu klasa ne istekne, odnosno dok je ne izgubi zbog izvanrednih događaja na moru usled kojih pretrpi veća oštećenja. Brod koji nema klasu iz bilo kojih razloga, ne smatra se brodom u pomorsko-pravnom smislu i takav brod kolokvijalno se naziva mrtvi brod (death ship)."<sup>9</sup> Međunarodni i nacionalni propisi, a i naše pravo, radi utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu u tehničkom pogledu predviđaju: nadzor nad gradnjom ili prepravkom broda, inspeksijsku kontrolu, obavezni osnovni pregled broda, a zatim redovni, kontrolni i vanredni pregled broda. Pored klase broda značajan propis kojim se utvrđuje sposobnost broda, za plovidbu jeste obaveza da trgovački brodovi obavezno imaju dozvoljenu liniju krcanja (Load Lines). Linijom krcanja broda utvrđuje se dozvoljeni stepen uronjavanja pomorskog broda u vodu. Ova vrsta propisa u Engleskoj donijeta je u XIX vijeku na inicijativu poslanika Samuela Plimsola koji je izborio donošenje takvog akta u Parlamentu vodeći borbu protiv tzv. (coffin ships - brodovi mrtvački kovčezi), jer je u to vrijeme bila jako raširena praksa preteranog krcanja pomorskih teretnih brodova koje bi naknadno njihovi nesavjesni vlasnici nadosiguravali i pri tome za sebe sa sigurnošću obezbjeđivali extra profite iz pomorskih putovanja, a brodsku posadu izlagali smrtnoj opasnosti. Brodovi koji imaju klasu samim tim nisu sposobni u navigacionom pogledu za izvršenje pomorskih putovanja, već je dodatan element koji se zahtjeva za sposobnost u tom pogledu, da brodovi imaju kvalifikovanu posadu, te da su snabdjeveni gorivom i drugim potrepštinama za uspješnu pomorsku plovidbu.

Kada se govorio o pomorskom brodu, veoma je bitna njegova individualizacija. "Svaki pomorski brod (i brod unutrašnje plovidbe) ima svoja posebna obilježja po kojima ga je moguće razlikovati od svakog drugog broda. Ta obilježja nazivamo oznakama (znacima) individualnosti

<sup>8</sup> IMO - Međunarodna Pomorska Organizacija

<sup>9</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 23.

broda."<sup>10</sup> Njih može da bude više i moguće ih je podijeliti na više kriterijuma. Ipak, smatra se da su najvažnije oznake individualizacije svakog broda: ime broda, luka pripadnosti (upisa broda), državna pripadnost (nacionalnost) broda, klasa broda, baždarski podaci broda i znak raspoznavanja saglasno međunarodnom signalnom kodeksu.



Slika 1. - Teretni brod<sup>11</sup>

Svaki brod u pomorskom transportu mora biti upisan u upisnik brodova. Upisnici brodova su javne knjige, iz čega proizilazi da svako ima pravo da ih pregleda i prepisuje i to: glavnu knjigu upisnika, zbirku isprava, imenik vlasnika brodova i imenik brodova. Ovo pravo dato je uz naplatu određene naknade. Takođe se ističe da su uvjerenja i prepisi, koji se izdaju na bazi podataka iz upisnika brodova javne isprave, pa ko se u pravnom prometu, postupajući savjesno, pouzdano u podatke upisane u upisnik brodova, ne može da snosi negativne pravne posljedice koje otuda za njega mogu da nastanu. "Upisnik brodova ima glavnu knjigu i zbirku isprava. Glavna knjiga sastoji se od uložaka. Za svaki brod vodi se poseban uložak. Uložak se sastoji iz listova A, B i C. Izuzetno, brodovi koji se upisuju u upisnik javnih brodova imaju samo list A i B." List A je opisni list i u njega se upisuju podaci o indentitetu broda i njegove osnovne tehničke karakteristike. Obavezno je upisivanje sledećih podataka: vrsta, ime ili oznaka broda, luka upisa, bruto i neto registarska tonaža, znak raspoznavanja po međunarodnom signalnom kodeksu, dozvoljena granica plovidbe, namjena i tip broda, materijal od koga je brod sagrađen, dimenzije broda, broj i vrsta kotlova, brodogradilište u kojoj je sagrađen i godina gradnje, gaz, podaci o dozvoljenim linijama krcanja broda, najveća brzina praznog i nakrcanog broda, dozvoljeni broj putnika, najmanji broj posade za bezbjednu plovidbu, ranije ime (ako ga je bilo) dan upisa, i dan izdavanja upisnog lista, ograničenja plovidbe broda i druga naredjenja upravnih organa u pogledu plovidbe ako ih ima.

<sup>10</sup> Trajković dr Miodrag, Pomorsko Pravo, Beograd, 1977. godine, str. 21.

<sup>11</sup>Preuteto sa: <http://www.theguardian.com/uk>, dostupno 18. 8. 2015. godine

"Brodске isprave i knjige su, u širem smislu riječi, dokumenti, koji sadrže činjenice i dokaze o identitetu broda, sposobnost za plovidbu i drugim svojstvima broda kao i o podacima i događajima u toku plovidbe." Svaki brod saglasno zakonu dužan je da vodi brodske knjige, a takodje mora da poseduje, po pravilu, sve one brodske isprave koje su inače sastavni dio zbirke isprava koje se za taj brod vode u odgovarajućoj lučkoj kapetaniji. Osnovna i najvažnija brodska knjiga jeste brodski dnevnik (Log Book). Ovu knjigu vodi zapovjednik broda i odgovara za tačnost podataka. Brodski dnevnik ima svoju lijevu i desnu stranu. Na lijevoj strani knjige upisuju se svi podaci o navigaciji broda, kao što su: iz koje je luke isplovio, prema kojoj luci plovi, koji dnevni kurs drži, itd., a na desnoj strani brodske knjige, upisuju se značajni dnevni događaji na brodu, kao npr. da su na brodu pronadjeni slijepi putnici, da je neki član posade bolestan, ko je iskrcan sa broda, a ko je ukrcan, eventualna smrt na brodu, bilo člana posade ili putnika, ako je brod putnički, itd. pa čak i vjenčanje ako se dogodilo na brodu, a za što je zapovjednik broda saglasno propisima takodje ovlašćen. "Brodski dnevnik je javna knjiga i važi pretpostavka da su svi podaci koji su u njega upisani, tačni dok se suprotno ne dokaže. Pored broskog dnevnika na brodu se vode i druge knjige, kao što je dnevnik brodske mašine, radio dnevnik i zdravstveni dnevnik."<sup>12</sup> Kada se radi o brodskim ispravama onda brod pored svih isprava vezanih za njegovu sposobnost za plovidbu, a koje su dosta različite zavisno od vrste broda (putnički, teretni ili tanker) i od njegove veličine, ako se radi o putničkom brodu mora da vodi i spisak putnika, a ako se radi o teretnom brodu mora da ima urednu evidenciju tereta, te isprave koje utvrđuju sposobnost broda za krcanje određenih vrsta tereta, pa se tako posebna uvjerenja izdaju za rasuti, hladjeni, opasni teret, za prevoz hemikalija, prevoz gasova u tečnom stanju, itd. Oni takodje mora da sastavljaju plan krcanja tereta i da vode knjigu tereta. U vezi sa teretom na brodu, ali i brodskim zalihama, hranom i pićem na brodu, te ponekad i ličnim stvarima brodske posade, brod mora da sastavlja posebne dokumente pod nazivom „brodski manifest“. Ovi dokumenti služe za dokazivanje ispravnosti broda pred carinskim i drugim državnim organima u pojedinim lukama svijeta. Konačno, svaki brod mora da vodi spisak svoje posade, da ga preda lučkim vlastima prilikom uplovljenja u luku, a prilikom isplovljenja da prijavi svaku eventualnu promjenu koja je na tom spisku nastala.

Jedina od velikih mana koje posjeduju teretni brodovi jeste njihov uticaj na životnu sredinu. Mnoge vladine, i nevladine organizacije bave se ovim delikatnim pitanjima.

Naučno istraživanje, koje je sprovela danska Vladina agencija za ekološka istraživanja, pokazalo je da nekoliko najvećih teretnih brodova na svijetu, ugrožavaju životnu sredinu više nego što to čine svi automobili koji se trenutno kreću na planeti Zemlji.

"Istraživanje je usmjereno na uticaj velikih teretnih brodova na zdravlje ljudi u cjelini, a ne samo emisiju CO<sub>2</sub>. Istraživanje je dokazalo da veliki teretni brodovi emituju, milione puta više sumpor-dioksida i azot-dioksida, u atmosferu, od običnih automobila. Sumpor-dioksid i azot-dioksid su izuzetno štetni za čovjekov sistem za disanje. Npr. u SAD godišnje umre oko 60.000 osoba, samo od posljedica zagađenja od velikih teretnih brodova. Prosječan putnički automobil, koji godišnje pređe 15.000 kilometara, produkuje oko 100 grama sumpor-dioksida, a najveći teretni brod produkuje preko 5.000 tona sumpor-dioksida godišnje. To znači da 15 najvećih teretnih brodova na planeti produkuje više štetnih materija nego svi putnički automobili na svijetu. Naravno, to je rezultat činjenice da su teretni brodovi skoro 24 časa u pokretu, a nisu ni ograničeni po pitanju emisije štetnih materija. Brodski saobraćaj učestvuje u svjetskoj emisiji

<sup>12</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 35.

oksid-azota sa 30 %, a u emisiji sumpor-dioksida 10 %. Jedan veliki teretni brod ima isti uticaj na životnu okolinu kao jedna elektrana na ugajl srednje veličine."<sup>13</sup>



Slika 2. - Putnički brod<sup>14</sup>

## 2. 1. OSOBLJE POMORSKOG BRODARSTVA

Svaki član posade, mora prije ukrcaja da potpiše ugovor u kome su jasno navedene sve dužnosti i pravila ponašanja na brodu, kao i novčana nadoknada koja sleduje istog za obavljanje posla za koji je zadužen na brodu.

Osooblje pomorskog brodarstva možemo da podijelimo na posadu broda i ostalo osoblje pomorskog brodarstva. Pod ostalim osobljem u pomorskom brodarstva treba razumjeti stručna lica, školovane pomorce, koji rade na kopnu, u prvom redu, u lučkim kapitenijama, ali u drugim stručnim ustanovama i organizacija u pomorstvu.

"Posadu broda sačinjavaju lica ukrcana za izvršenje poslova na brodu i upisana u popis posade. Svaki brod mora da ima dovoljan broj stručno osposobljene posade koja se, kako sa stanovišta kvalifikacija koju članovi posade moraju da imaju, tako i sa stanovišta minimalnog broja određuje međunarodnim propisima, a koje su dužne da poštuju sve pomorske države."<sup>15</sup>

Posada svakog broda dijeli se na službu palube i na službu brodske mašine, odnosno kako je to opšte prihvaćeno u pomorskim krugovima – službu stroja. Pored toga, brod, a posebno putnički brod mora da ima organizovanu i tzv. opštu službu. Brodska posada po rangi djeluje se na brodske oficire i mornare.

Svaki član posade broda mora da ima pomorsku knjižicu, a na brodovima unutrašnje plovidbe brodarstvu knjižicu. To je isprava kojom se dokazuje stručna sprema člana posade, zdravstveno stanje, svojstvo u kome je član posade ukrcan na brod, kao i trajanje zaposlenja na

<sup>13</sup> Preuteto sa: <http://www.theguardian.com/uk>, dostupno 18. 8. 2015. godine

<sup>14</sup> Ibidem.

<sup>15</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 61

brodu. Ove isprave imaju status lične isprave i na pomorskim putovanjima mogu, u slučaju potrebe, da zamjene pasoš pomorca. Brod koji nema, saglasno propisima, dovoljan broj kvalifikovane posade smatra se nesposobnim za plovidbu.

Zapovjednik broda je lice koje je odgovorno za bezbjednost broda i red na brodu u skladu sa međunarodnim propisima i propisima svake nacionalne države. Zapovjedniku broda podređene su sve službe na brodu i cjelokupna brodska posada, kao i druga lica na brodu, uključujući i putnike u granicama zapovjednikovih zakonskih ovlašćenja.

### 3. POMORSKI SAOBRAĆAJ

Saobraćaj ili promet predstavlja prevoz ljudi, stvari i informacija. Saobraćaj sačinjavaju infrastruktura (putevi, željezničke pruge, aerodromi, luke, itd...), vozila (putna vozila, vozovi, avioni, brodovi, itd...) i saobraćajna signalizacija (svjetla, znakovi, kontrola saobraćaja, itd...). Saobraćaj se dijeli na kopneni, zračni, vodeni saobraćaj i poštansko-telekomunikacijski saobraćaj. U kopneni saobraćaj spadaju drumski i željeznički saobraćaj, vertikalni, a u vodeni spadaju riječni i pomorski saobraćaj.

Pomorski saobraćaj je najprometniji vid saobraćaja na planeti Zemlji, i iznosi oko 4/5 saobraćaja svjetske trgovine. To je najjeftiniji vid saobraćaja u odnosu na prenesenu količinu tereta (robe) i pređeni put, i vid saobraćaja u kome se neuporedivo veća količina tereta (robe) može prevesti u odnosu na bilo koju drugu vrstu saobraćaja.

Morski saobraćaj ima prvorazredni značaj za ostvarivanje spoljne trgovine. On obezbjeđuje oko 4/5 ukupnog transporta u međunarodnoj trgovini. U njemu je posebno veliki udio prevoza tereta (nafte, derivata, ruda, uglja, žita itd.). Morskim transportom se preveze preko 5,5 milijardi tona tereta godišnje. Morski transport preveze relativno mali dio ukupnog fizičkog obima prevezenog tereta, ali zbog velikog prosječnog rastojanja (7-8 hiljada kilometara) na njega otpada 60% od ukupnog svjetskog prevoza robe. Rokovi dostave roba u vodenom transportu su najveći. To je povezano kako s velikim rastojanjima, tako i sa činjenicom da je svjetska trgovačka flota jako zavisna od međunarodne trgovine naftom. U porastu su međunarodni morski prevozi rasutih tereta, posebno uglja, žita, nerudnih sirovina, itd...

Uporedno sa interkontinentalnim, međunarodnim transportom, morski transport ostvaruje u velikom obimu prevoz tereta sa velikom i malom kabotažom u granicama svoje zemlje. Velika kabotaža je plovidba brodova između luka različitih morskih basena (na primjer Vladivostok – Novorosijsk – Arhangelsk), mala kabotaža predstavlja prevoze između luka jednog mora (Bar – Bari). Po obimu tereta (29 trln. t-km) i proizvodnosti rada morski saobraćaj mnogo prevazilazi druge vrste saobraćaja. Cijena prevoza tereta morskim putem je najniža od svih vrsta saobraćaja. Proizvodnost rada u morskom transportu je 5-6 puta veća, nego u željezničkom i riječnom, a cijena je gotovo 2 puta manja, nego u tim vrstama transporta. Najefikasnije je korišćenje morskog saobraćaja pri prevozu tereta na velika rastojanja. Morski prevoz u unutrašnjem saobraćaju (mala kabotaža) je manje efikasan.

Luke (Slika 3.) su važna komponenta, uporedo s flotom, u vodenom transportu. U svijetu ima preko 700 opremljenih luka. Njihove mogućnosti su veoma različite. Najvažnije karakteristike luka su promet robe, specijalizacija po vrstama robe, maksimalna tonaža brodova koji mogu ući u luku, proizvodnost kompleksa na operativnoj obali, brodska mjesta, odnos između utovara i istovara robe itd. Stvaraju se lučko-industrijski kompleksi za doradu uvozne ili

izvozne robe ili za "reeksport"<sup>16</sup>, specijalizovani kejevi za drveni materijal, žito, uglj, kontejnere, automobile itd. Lučki uređaji su skupi i složeni. U Tihom okeanu se nalaze najveći lučki kontejnerski terminali. Po broju prometa kontejnera se ističu Singapur, Hongkong, tajvanske luke (Gaosjun), lučki region Los Angeles – Long bič, luka u tokijskom zalivu itd. Veliki promet robe imaju neke izvozne luke za naftu, uglj (Richard Bej), rude (Tubarao u Brazilu, Dampir u Australiji) itd.

Glavna karakteristika pomorskog saobraćaja je da se on odvija morskim putem. Karakteristika morskih puteva je, da oni omogućavaju plovidbu različitih vrsta prevoznih sredstava pomorskog saobraćaja, te da imaju veliki privredni značaj za razvoj zemlje. Da bi pomorski saobraćaj dobro funkcionisao potrebna su pristaništa i luke koji služe za pristajanje sredstava za prevoz pomorskog saobraćaja. Oni predstavljaju mjesto gdje se povezuje pomorski sa kopnenim saobraćajem, to znači tačku početka i završetka vodenog saobraćaja. Osnovno i glavno sredstvo za prevoz robe je brod. Zavisno od njegove svrhe i upotrebe razlikujemo: putnički brod, teretni brod, kao i brodove za specijalne namjene npr. ratni brodovi.

Najznačajnije prednosti pomorskog saobraćaja su visoka, a u više slučajeva praktično neograničena sloboda kretanja brodova u svrhu korišćenja plovidbenih puteva, manje suprostavljanje kretanju brodova, u tačnoj sredini manji otpor u odnosu na kretanje kopnenim putevima, što obezbjeđuje efikasnije korišćenje uređaja i istu potrošnju goriva po jedinici prevoza. U poređenju sa kopnenim transportom ima znatno veću nosivost tereta, što uslovljava manji broj opslužujućeg osoblja po jedinici prevoza i širu mogućnost primjene, pri utovaru i istovaru, visoko proizvedene pretovarne mehanizme, a znatno manji u odnosu na željeznički i drumski transport, koeficijent odnosa vlastite težine voznog parka i njegove nosivosti i manji utrošak metala po jednoj toni nosivosti tereta. Nedostaci pomorskog transporta su ograničena sfera njegove primjene, povezanost geografskim rasporedom vodene mreže, što uvećava rastojanje u poređenju sa drugim vidovima transporta, raznovrsnost uslova eksploatacije na pojedinim dionicama i promjene tih uslova u toku navigacije, zatim manja brzina u odnosu na druge vidove saobraćaja, posebno pri raznim klimatskim uslovima i postojanje raznih sezonskih zastoja u eksploataciji (npr. razni cikloni itd...). Na kraju opšta karakteristika i domen morske plovidbe je prevoz masovnih roba sporije od željeznice, ali sa mnogo nižim troškovima po jedinici prevozne usluge.



Slika 3. - Pomorska luka Bar<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Izvoz robe koja je prethodno bila uvezena u zemlju radi dorade, prerade ili oplemenjivanja.

<sup>17</sup> Preuzeto sa: [www.morskodobro.com](http://www.morskodobro.com), dostupno 13. 8. 2015. godine



## 4. POJAM I VRSTE UGOVORA

### 4. 1. UGOVORI

Saglasnost izjavljenih volja (podudaranje) je neophodan uslov za zaključenje ugovora, ali to ne mora biti dovoljno. Takođe je potrebno da je dozvoljen i moguć predmet, osnov i nekada je potrebna i posebna forma. Pregovori su priprema za stvaranje ugovora. To su sve radnje koje prethode postizanju saglasnosti volja. Kada se postigne saglasnost volja o bitnim elementima ugovora, možemo reći da je nastao ugovor. Pregovori ne obavezuju i svaka strana ih može raskinuti kad hoće, jedino će odgovarati (za štetu nastalu vođenjem pregovora) ona strana koja je vodila pregovore bez namjere da zaključi ugovor ili je imala namjeru pa odustala bez osnovanog razloga. Ugovor je zaključen onog časa kada ponudilac primi izjavu ponuđenog da prihvata ponudu.

Naziv za brodski ugovor o prevozu stvari morem je Charter Party. Primjer ugovora o pomorskom prevozu stvari vidjeti u Prilogu I. Tim nazivom se u današnjoj pomorskoj praksi označavaju standardni obrasci ugovora o prevozu stvari. "Postoji više tipskih obrazaca ovih vrsta ugovora. Neki su formulisani za opštu upotrebu, a drugi se tiču specifičnosti prevoza pojedinih roba ili o pojedinim trgovačkim pravcima, tako da se međusobno razlikuju po namjeni, vrsti tereta i području plovidbe."<sup>18</sup> Ovi ugovori su pravno gledano tipski ugovoreni obrasci. "To znači da sklapanje ugovora nije uslovljeno prihvatanjem svih ugovornih odredaba sadržanih na pojedinom obrascu, nego je strankama dopušteno da neke od postojećih odredaba brišu ili izvorni tekst da dopune novim odredbama."<sup>19</sup> "Obrasci ovih ugovora sastoje se iz dva glavna dijela, jedan čine elementi ugovora (stranke, ime broda, trajanje ugovora ili putovanje, teret, vozarina i dr.), a drugi su ugovorne klauzule. Njima se rješavaju najvažnija pitanja, kao što su plaćanje vozarine, troškovi i rizik ukrcaja ili iskrcaja, zatim stojnice, prekostojnice, ratni rizici itd... Te se klauzule pri sklapanju ugovora mogu mijenjati ili nadopunjavati posebno ugovorenim odredbama."<sup>20</sup> Ako se te posebne odredbe razlikuju od onih odredbi koje su štampane u standardnom formularu ovih vrsta ugovora, može se postaviti pitanje kako tumačiti ovakvu vrstu ugovora. Takvi ugovori imaju prednost u odnosu na ugovore sa standardnim formularima iz razloga jer to znači da stranke imaju neposredno izraženu želju koja je tim odstupanjem od standardnog formulara naglašena u samom ugovoru.

### 4. 2. ISTORIJSKI RAZVOJ UGOVORA

Prevoz stvari i putnika morem, odvija toliko vremena koliko se obavlja i sama plovidba brodovima. S obzirom da je more najpovoljniji prirodni put, to je bio ključni uslov za razvoj pomorskog saobraćaja i iskorištavanje mora kao plovidbenog puta. "Potrebe prevoza robe i putnika djelovale su i na razvoj i na usavršavanje sredstava za prevoz, pa je to sve uslovljavalo i

<sup>18</sup> Pavić Drago, Pomorsko pravo, Split, 2002. godine, str. 90.

<sup>19</sup> Ibid. str. 91.

<sup>20</sup> Ibidem.

formiranje posebnog pravnog posla - ugovora o iskorištavanju broda na moru. Plovidba, sredstvo plovidbe, pa time i pravni poslovi kao odraz ekonomskih odnosa u određenom razvojnom dobu u toku vijekova stalno su se usavršavali da bi konačno primili današnji oblik, sadržaj i nazive."<sup>21</sup>

"Najstariji nama poznati sačuvani pismeni ugovor te vrste jest ugovor čiji sadržaj reprodukuje Ashburner u svom dijelu "The Rhodian Sea Law", a datira iz godine 236. prije nove ere. Slijedi tekst iz ugovora:

- 1) zapovijednik svog vlastitog broda nosivosti od 250 apara daje se Y za putovanje ovdje utvrđeno.
- 2) teret će ispuniti cijeli brod.
- 3) vozarina je 100 srebrnih drahmi. X zapovijednik primio je na početku 40 drahmi a primit će ostalih 60 drahmi prilikom iskrcaja tereta.
- 4) X će iskrcati robu zdravu i neoštećenu od morskih opasnosti.
- 5) Y ima 2 dana za iskrcavanje robe.
- 6) ostat će 4 dana u luku iskrcaja. Ako se zadrži duže, dobija 16 drahmi dnevno.
- 7) X je dužan da se pobrine za dovoljan broj mornara i potpunu opskrbu broda. Ispravu je potpisao X koji priznaje da je primio 40 drahmi."<sup>22</sup>

Iz ovog prvog sačuvanog pismenog ugovora o prevozu stvari morem, koje sadrži za ovaj ugovor 7 ključnih tačaka, kroz vijekove su se razvijali novi oblici ugovora i mijenjao njihov sadržaj kakav danas imaju. "Razvili su se ugovori koji se upotrebljavaju za prevoz pojedinih vrsta stvari, za pojedina područja plovidbe, kao i za pojedine vrste brodova."<sup>23</sup>

Interesantan je način kako su tada funkcionisali ugovori i kako je ugovor o prevozu stvari morem dobio naziv. "U srednjovjekovnoj trgovini o poslu prevoza stvari morem sastavljao bi se pisani ugovor. On bi se prepолоvio i svaka stranka dobila bi po jedan dio. Kad bi se ti dijelovi ponovo spojili, davali bi cijelinu, pa se dijelom ugovora koji se davao naručiocu i vlasniku robe, dokazivalo pravo na ukrcanu robu u određenoj luci. Upravo je odatle i nastao naziv u engleskom jeziku za takav ugovor "Charter party", što dolazi iz latinskih riječi "carta partita", tj. raspolovljeni papir."<sup>24</sup>

U doba malih jedrenjaka, čija zapremena nije redovno prelazila 300 tona, nije bilo teško da jedan naručilac takav ugovor namiri vlastitom robom. U doba slabo razvijene trgovine i produkcije, malo je bilo trgovaca koji bi se bavili pomorskom trgovinom, pa je bila redovna pojava da se za prevoz robe morem uzima cijeli brod. Na primjer kod nas, u prošlosti, s obzirom na velike razlike u prekomorskoj trgovini, učestvovalo je u jednom prevozu više trgovaca, pa su se u tu svrhu stvarala posebna udruženja brodara i trgovaca. "Brodari i trgovci dajući robu na prevoz, stvarali su posebnu zajednicu pomorskog plovidbenog poduhvata, pa su zbog toga i stvarane posebne forme trgovačkih pomorskih poslova, kao što su bile "entega", "colegantija" i "rogantija"."<sup>25</sup>

" **Entega** (grčki *ἐνθήκη*: ulog), jeste pomorskopravni ugovor grčkoga porijekla, koji se primjenjivao u srednjovjekovnoj sredozemnoj trgovini. Udruživanjem vlasnika novca (rjeđe robe) i brodara stvaralo se društvo radi sticanja dobiti, obično na rok od više mjeseci. Stranke su slobodno ugovarale snošenje rizika, podjelu dobiti i druge okolnosti posla. Većinom je rizik od slučajne propasti stvari padao na vlasnika novca, a pri podjeli dobiti načelno je veći udio

<sup>21</sup> Badovinac Gavro, Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, Zagreb, 1970. godine, str. 12.

<sup>22</sup> Ibidem.

<sup>23</sup> Ibidem, str. 13.

<sup>24</sup> Ibidem.

<sup>25</sup> Ibidem.

pripadao brodaru na ime vrijednosti broda i posade, osim ako se plovilo izvan Jadrana. Ustanova slična naziva i sličnih obilježja bila je proširena po Sredozemlju (Pisa, Bari i dr.), a na hrvatskim područjima poznata je iz dubrovačkih izvora (statut, notarske imbrevijature).<sup>26</sup>

Druga forma ugovora koji se naziva **colegantija** (collegantia, latinski colligere: sklopiti, združiti) nastao je na području Jadrana, posebno je važio za Dubrovčane koji nisu samostalno mogli da putuju i trguju. Ono se pored Dubrovnika javlja takođe i u drugim Dalmatinskim gradovima, kao što su Split, Zadar, Pag, Šibenik, itd... "Collegantia je tipično našetrgovačko društvo, vezano za domaće obale Jadrana, s tim što po tipu pripada i moglo bi da se uklopi u mnogo šire društvo (commenda) komanditno, koje je ozbiljno djelovalo na Sredozemnom moru."<sup>27</sup>

**Rogantija**, ili roganca (latinski rogantia, od glagora rogo što znači tražiti, pitati), je treća vrsta ove forme trgovačkih ugovora. "To je ugovor na kojem se zasniva specijalna vrsta mandatnog posla kojim se prva ugovorna strana "rogans" povjerava drugoj ugovorenoj strani "rogatus" da nešto, neku određenu stvar prenese i preda nekom trećem licu."<sup>28</sup>

Razvojem sredstava proizvodnje pojavljuju se veće količine robe za razmjenu i veći broj interesenata koji žele da im se roba preveze, što uslovljava izgradnju većeg broja brodova i brodova većeg kapaciteta. Ta pojava i dan danas utiče na izgradnju posebnih vrsta brodova, kao i na izgradnju sve većih brodova namijenjenih za prevoz kako putnika tako i stvari morem. Zbog toga su se i formirale razne, tj. zasebne vrste ugovora o prevozu robe morem. "Povećanje zapremine brodova dovodi do pojave brodarskih ugovora o prevozu stvari dijelom broda, ili određenim brodskim prosorom. Ovi tipovi ugovora prevladavaju do punog razvoja snaga privrede u savremenom dobu, kad se pojavila potreba za prevozom mnogo manjih količina i jedinica tereta, što je uslovljavalo izgradnju posebnih brodova za prevoz tzv. generalnog tereta, i stvaranje posebnog tipa prevoza (linijski prevoz) kao i posebnog tipa ugovora o prevozu - pomorskog vozaškog posla."<sup>29</sup>

#### 4. 3. SKLAPANJE BRODARSKIH UGOVORA

Značaj ugovora o iskorištavanju brodova je uvijek privlačio pažnju međunarodnog regulisanja. "Na žalost, do danas nisu unificirane norme o baš svim plovidbenim poslovima, kojima bi se u potpunosti ubrzao i olakšalo donošenje propisa pojedinih zemalja, a što je još bitnije ujednačili bi se stavovi i prakse u uporednom pomorskom pravu."<sup>30</sup>

Kao i svi ostali ugovori, brodarski ugovori o iskorištavanju brodova moraju se sklapati na posebnim formularima, čak i u situacijama ako se zakonski ne propisuje pisana forma ugovora. Međutim, svaka ugovorena strana ima pravo da zahtijeva da se o zaključenom ugovoru o prevozu stvari morem stavi pisana forma. Praktičnost i način poslovanja stvorio je posebne formulare gotovo za sve vrste ugovora u iskorištavanju brodova, pa se može reći ustvari da danas nema ugovora o iskorištavanju brodova koji nije sklopljen u pisanoj formi. "Ugovor se zaključuje na

<sup>26</sup> <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=18021>, dostupno: 13. 8. 2015. godine

<sup>27</sup> <http://www.ubs-asb.com/Portals/0/Casopis/2014/3/UBS-Bankarstvo-3-2014-Blagojevic.pdf>, str. 170. Dostupno: 13. 8. 2015. godine

<sup>28</sup> Ibid. str. 174.

<sup>29</sup> Badovinac Gavro, op. cit. str. 14.

<sup>30</sup> Trajković dr Miodrag, op. cit. str. 50.

štampanom formularu ili na zaključnici (freight book note), koja sadrži osnovne elemente ugovora, i to: ime broдача, eventualno i broда, ime naručioca, vrstu i količinu robe, luku ukrcaja i iskrcaja, visinu vozarine i potpis stranaka, odnosno njihovih punomoćnika (agenata). Te zaključnice mogu imat još i kao dodatak odredbe o stojnicama, iznosu koji se plaća za prekostojnice ili za nagradu za uštedeno vrijeme na stojnicama (despach)."<sup>31</sup>

Kada se ugovor zaključuje, upotrebljava se određeni formular, pa se neke odredbe ugovora, tj. klauzule koje takav ugovor sadrži dopunjuju, ispuštaju ili se zamijene sa drugima. "Međutim, osnovni sadržaj formulara redovno ostaje nepromijenjen, pa stranke ili njihovi zastupnici (agenti), pošto su postigli sporazum o stvarima koje treba prevesti, o putovanju, brodu, vozarini i ostalim pojedinostima, tako popunjeni formular potpisuju."<sup>32</sup> Savremeni razvoj svijetske trgovine, potreba brzog, efikasnog, ekonomičnog i iznad svega sigurnog poslovanja doveli su do toga da se za svako područje plovidbe, vrstu broда, robe i tereta koje treba prevesti razvio poseban formular ugovora sa tačno određenim sadržajem. "Formulari ugovora imaju svoje posebne nazive (code name), pa se stranke mogu po imenu, odnosno nazivu - šifri formulara znati koje i kakve uslove sadrži odnosni formular."<sup>33</sup> Na taj način međusobno sporazumijevanje i sklapanje pojednostavljeno je i ubrzano, bez obzira na udaljenosti kojoj se nalaze broдар, odnosno naručilac tereta.

#### 4. 4. FORME UGOVORA

U slobodnoj plovidbi postoji sloboda ugovaranja. Sloboda ugovaranja postoji i kod ostalih ugovora u pomorskom broдарstvu koji su poznati kao charter ugovori. S druge strane, međutim, odnosi u slobodnoj plovidbi do kojih dolazi prilikom zaključenja ugovora vrlo su komplikovani, pa je svjetska pomorska praksa vremenom došla do izgradnje standardnih tipova charter ugovora. Radi se o formularnim ugovorima, dakle, o unaprijed pripremljenim formularima za zaključenje pojedinih vrsta ugovora. Ti formulari rezultat su po pravilu, pregovaranja među zainteresovanim stranama i asocijacijama i unaprijed predviđaju i formulišu sve one složene odnose za koje bi ugovornim stranama bilo potrebno puno vremena i energije ako bi svaki put tako velike i komplikovane ugovore izvorno zaključivale. To je zadatak i uloga svih formulara charter ugovora bez ikakve želje i tendencije da se ograniči sloboda ugovaranja. Suprotno, iako postoje unaprijed pripremljeni mnogobrojni formulari, praksa je da i u takvim formularima ugovorne strane vrše znatne izmjene, pa i dopune, odnosno dodatke. Zbog te činjenice formulari su pripremljeni posebnom metodologijom. U tom smislu praksa charterovanja je s vremenom znatno evoluirala.

"U donošenju i pripremanju formulara za pojedine charter ugovore, dakle u pripremanju tzv. standardnih formi pojedinih charter ugovora posebnu ulogu ima Baltička međunarodna pomorska konferencija sa sjedištem u Kopenhagenu (*Baltic and International Maritime Conference – BIMCO*). To je organizacija privatnog karaktera pomorskih brodovlasnika svijeta koja igra značajnu ulogu u pripremanju standardnih formi charter ugovora i do sada je izradila vrlo veliki broj tzv. potvrđenih dokumenata (approved documents). U stvari, sve one charter partije za koje smatra da su sa komercijalnog i posebnog pravnog stanovišta u svemu valjane za upotrebu u

<sup>31</sup> Badovinac Gavro, op. cit. str. 14.

<sup>32</sup> Ibidem.

<sup>33</sup> Ibid. str. 15.

pojedinih vrstama pomorskih prevoza BIMCO, označava bilo sa „AGREED“ (usaglašen) bilo sa „ADOPTED“ (usvojen) ili pak sa „RECOMMENDED“ (preporučeno).<sup>34</sup> Jedne od najzastupljenijih formi ugovora su GENCON Charter Party (Prilog II).

Ugovor o prevozu stvari brodom je u principu neformalan ugovor, za koji se u našem dosadašnjem pravu nije tražila pisana forma. "Novi propisi čine dva izuzetka od neformalnosti, tražeći pismenu formu kod brodarskih ugovora na vrijeme za cijeli brod i brodarskih ugovora za više putovanja."<sup>35</sup> U praksi se upotrebljavaju brojni tipovi formulara za zaključivanje ugovora, čime je dokazivanje uslova posla olakšano u slučaju spora broдача i naručioca. Štampani formulari, ili zaključnice a koji se koriste u ovu svrhu, obično sadrže osnovne elemente ugovora. To su: ime stranaka i naziv broда, vrstu i količinu robe, luku ukrcaja i iskrcaja, vozarinu i potpise stranaka ili njihovih punomoćnika. U posebnom dodatku zaključnice često stoji naznaka za stojnice i prekostojnice, tj vremenu, odnosno dodatnom vremenu predviđenom za ukrcaj i iskrcaj. Danas postoji više standardnih tipova ovih formulara u svijetu, bilo da se radi o opštem ili specijalizovanom karakteru tipa ugovora za transport robe. Upotrebom ovih formulara postiže se brže zaključivanje ugovora o prevozu, jer se broдач и naručilac zahvaljujući standardnim klauzulama lako sporazumiju, bez obzira na kojoj se udaljenosti nalaze.

#### 4. 5. OPŠTE OSOBINE POMORSKO PREVOZNIH UGOVORA

"Teško je svrstati sve grane transporta po njihovom značaju i odrediti međusobne prioritete. Ono što svakako znamo i možemo nesporno da utvrdimo, to je da pomorski prevozi uz drumske, čine najstariju granu transporta, sa najvećom tradicijom, a što se odgovarajuće odražava i na razvoj ove grane prava. Davno je poznata izreka da more spaja narode, a ne da ih razdvaja."<sup>36</sup>

Ova izreka ima svoju praktičnu vrijednost i danas u činjenici da je more i dalje najekonomičniji prevozni put u međunarodnoj razmjeni dobara. Vezu medju pojedinih zemljama, naročito onih sa raznih kontinenata, moguće je ponekad održavati samo morskim ili vazdušnim putem, ali vazdušni saobraćaj, iako se razvija i kao saobraćaj za prevoz određenih vrsta roba, još uvijek je skup i nedovoljno pogodan za prevoz masovnih tereta, a pitanje je da li će to ikada postati, pa pomorski transport praktično ostaje osnovna, ako ne i jedina grana transporta koja omogućava ekonomično održavanje i razvoj međunarodne trgovine masovnih tereta (bulck cargo trade). Ovo opet dovodi do toga da pomorski transport, izuzev naravno, prevoza putnika, ne trpi uticaj konkurencije drugih grana transporta kao što je slučaj sa transportom na kopnu, gdje međusobno konkurišu drumski, željeznički i riječni transport.

"Pomorski transport, kao najstarija i najjača transportna grana, u stalnom je usponu i razvoju. Brodovi na jedra zamjenjeni su brodovima na paru, a ovi modrenim brodovima mašinskog pogona i uz upotrebu tečnih goriva, a bilo je pokušaja da se grade i brodovi na atomski pogon. Tonaža svjetske pomorske flote posebno one za prevoz tereta, i to kako suvih, tako i tečnih stalno se povećava. Sledeća važna karakteristika razvoja pomorskog transporta ogleda se u velikoj koncentraciji svjetske pomorske flote u rukama najrazvijenijih zemalja, a u poslednje vrijeme imamo i fenomen registracije te flote u državama slobodnih zastava, što opet

<sup>34</sup> Ivošević dr Boro, op. cit. str. 65.

<sup>35</sup> Trajković dr Miodrag, Pomorsko pravo, op. cit. str. 56.

<sup>36</sup> Ivošević dr Boro, op. cit. str. 65.

ne remeti prednju konstataciju da najrazvijenije zemlje imaju, kako najveću, tako i najmoderniju svjetsku trgovačku flotu, a što su sve elementi koji bitno utiču na razvoj i izgradnju pomorskog prava. Svjetska trgovačka mornarica djeli se, kao što je već rečeno, na brodove za prevoz robe i na putničke brodove."<sup>37</sup> Ukazano je kakva je suštinska, a i pravna situacija, u vezi sa putničkom plovidbom, s obzirom na konkurenciju koju trpi od vazdušne plovidbe, međutim, trgovačka mornarica za prevoz masovnih tereta morem, a i tzv. linijska plovidba u stalnom su usponu. U posljednje dvije decenije posebno je narastao značaj kružnih putničkih putovanja i došlo je do intenzivne gradnje brodova za ove svrhe. Takodje, u istom periodu, u naglom je usponu nautički turizam sa sve većom i luksuznijom flotom jahti i prateće industrije, u prvom redu, luksuznih marina. Vezano za sve navedeno svjetska pomorsko-plovidbena praksa kada se vrši razvrstavanje pomorsko-prevoznih ugovora sa stanovišta načina privrednog iskorišćavanja brodova formirala je više vrsta ugovora, a zavisno od toga, kako brodovlasnik može da nudi svoj brod, pa postoje sljedeći mogući načini:

- 1) da nudi svoje plovidbene usluge na određeno vrijeme licima koja će sa svoje strane vršiti komercijalnu eksploataciju takvog broda, na način što će njime prevoziti sopstvene, ili pak, što je najčešći slučaj, terete koji pripadaju trećim licima;
- 2) da vrši prevoz robe cijelim brodom, srazmjernim njegovim djelom, ili određenim brodskim prostorom na jedno ili više unaprijed određenih putovanja;
- 3) da održava brodom redovni servis (liniju) između pojedinih unaprijed određenih i oglašanih luka (ili područja) po pravilu u određenim vremenskim razmacima i na takvim linijama da prevozi različite (generalne) terete različitih krcatelja,
- 4) da vrši prevoz velikih količina tereta u određenom vremenu između određenih luka svojim brodovima, a prema sopstvenom izboru.

Svi naznačeni mogući načini iskorišćavanja broda u svrhu prevoza tereta imaju i svoje odgovarajuće, od pomorske prakse, i od zakonodavstava pojedinih zemalja, prihvaćene ugovorne oblike. Određeno lice može da bude vlasnik broda, ali iz razno-raznih razloga da nije zainteresovano ili nije u stanju da ono samo komercijalno iskorišćava svoj brod, pa u tom slučaju zaključuje ugovor sa drugim licem koje će takvo iskorišćavanje preuzeti. Za ovu vrstu pomorsko-pravnog posla u pomorstvu je izgrađen određeni tip ugovora i to ugovor o zakupu broda. Konačno, cijeline radi, treba reći da brodovlasnik može sopstveni brod da koristi tako što će njime vršiti prevoz sopstvenog teret. Ukoliko postoje, takvi prevozi poznati su kao privatni prevozi i nisu od interesa za pomorsko-ugovorno pravo jer se njima ne zasnivaju posebni pravni odnosi. Danas, ovakvim prevozima pristupaju samo neke velike naftne kompanije koje za sopstvene potrebe posjeduju sopstvenu tankersku flotu. Međutim, istorijski posmatrano, ti prevozi bili su od većeg značaja, jer su to prvi prevozi koji su se javili u pomorstvu uopšte. Naime, u početku u pomorskim prevozima u jednom istom licu bile su sjedinjene funkcije brodovlasnika, zapovjednika broda i vlasnika tereta, odnosno trgovca. Kasnije, razvoj pomorske trgovine dovodi do razdvajanja ovih funkcija i sledstveno do izgradnje odgovarajućih ugovornih odnosa za eksploataciju pomorskih brodova.

"Ugovorni odnosi kod prevoza stvari morem i forme tih odnosa koje je praksa usvojila zavise i od drugih faktora, kao što su: vrsta plovidbe, vrsta tereta koji se prevoze (suvi, tečni, rasuti ili komadni tereti), načina na koji teret treba da se preveze, a od uticaja mogu da budu geografske zone u kojima se prevozi vrše, zatim, da li se trajanje prevoza određuje na putovanje (jedno ili više) ili na vrijeme, da li se vrši iskorišćavanje cijelog broda, njegovog srazmjernog

<sup>37</sup> Ibidem.

dijela ili samo određenog broskog prostora. Ako među ovim faktorima želimo da izdvojimo onaj koji je bitno uticao na diferencijaciju, odnosno podijelu pomorskih prevoznih ugovora, onda to svakako jesu dvije osnovne vrste pomorske plovidbe. Najznačajnija podijela pomorske plovidbe sa stanovišta načina iskorišćavanja brodova jeste podijela na linijsku i slobodnu plovidbu."<sup>38</sup>

**"Linijska plovidba.** Pod linijskom plovidbom podrazumijeva se plovidba brodova po naprijed utvrđenom redu plovidbe jednog broda. Svojevremeno u svijetu linijska plovidba je imala veliki značaj kao putnička plovidba ili kombinovano kao putničko-teretna, međutim, savremena linijska plovidba posmatra se, u prvom redu, sa stanovišta prevoza tereta morem."<sup>39</sup> Kao ovakva vrsta plovidbe ona se prvobitno javlja iz potrebe stalnog kontakta Velike Britanije, kao metropole sa njenim kolonijama, a smatra se da se je ona razvila i sve jačom i proširenijom industrijskom proizvodnjom gotovih proizvoda i potrebom redovnog snabdjevanja određenih potrošačkih i proizvodnih centara sa određenim količinama robe, u osnovi gotovih proizvoda, preradjevina ili poluproizvoda. Tako se razvila pomorska plovidba kojom se je omogućavalo svakom krcatelju da u određenom željenom pravcu može da pošalje i manje količine svoje robe. Da bi se sve to postiglo bilo je potrebno, a što je slučaj i danas, da brodovi održavaju stalni servis na određenim pravcima. Tako npr. uobičajeno je da se održavaju linije iz Evrope, ili kod nas iz Jadrana, odnosno Mediterana za sjevernu Ameriku i Kanadu, zatim, za Bliski i Daleki istok, itd. Svojevremeno su neka jugoslovenska broderska preduzeća održavala liniju oko svijeta, itd. Za linijske brodove koji održavaju pojedine linije karakteristično je da se oni na određenim linijama udružuju u tzv. konferencije sa ciljem da na tim linijama uspostavljaju stalni tarifni odnosi. Drugi brodovi, po pravilu, ne mogu da se uključe na odnosnu liniju ukoliko nisu primljeni u konferenciju. Ako ipak odluče da održavaju liniju izvan članstva u konferenciji, onda se nazivaju autsajderima i konferencijski brodari preduzimaju sve mjere, po pravilu, ekonomske, da takve brodare istisnu sa linije. Prema tome, linijska plovidba ima karakteristike monopolske plovidbe, pa otuda i ugovor koji je formiran u ovoj vrsti plovidbe sa stanovišta prava ima osobine ugovora po pristupu (adhezionog ugovora).

Posljednjih decenija prošlog vijeka u linijskoj plovidbi dosta se radilo na sprječavanju, odnosno pokušaju razbijanja monopola velikih linijskih kompanija, pa su tako Ujedinjene nacije 1980. godine donijele Medjunarodnu konvenciju o regulisanju linijske plovidbe koja je ustanovila, u broderskim krugovima za linijsku plovidbu poznati odnos 40% - 40% - 20%. Ovako utvrđeni odnos znači da strane ugovornice koje pristupe Konvenciji, u linijskom saobraćaju između zemalja ugovornica, treba da poštuju načelo da zemlje ugovornice imaju pravo da na određenoj liniji (ili linijama) između tih država sopstvenim brodovima vrše prevoz po 40% svih tereta koji se na takvim linijama nude, dok brodari drugih zastava, koji ne pripadaju zainteresovanim državama, imaju pravo na prevoz preostalih 20% tereta. Što se naših saznanja tiče, barem za sada, nema sigurnih podataka da se u svjetskoj pomorskoj praksi ova konvencija striktno poštuje. Linijska plovidba razvila je i potrebu za izgradnjom specifičnih brodova. To su brodovi veličine između 10.000 i 15.000 BRT, prilagodjeni za lako manipulisanje teretom i za njegovo olakšano slaganje u brod. Zbog toga ovi brodovi imaju u svojim skladištima dva nivoa (dvije palube), pa otuda i njihov engleski naziv „tweendecker-i“. Opremljeni su sopstvenom ukrcajnomiskrcajnom opremom (sopstvene dizalice, odnosno samarice), itd. Linijska plovidba

<sup>38</sup> Jakaša Branko, Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1979. godine, str. 166.

<sup>39</sup> Brajković dr Petar, Plovidbeno pravo I (prema bilješkama sa predavanja), Kotor, 2002. godine, str. 85.

razvila je i sopstvene linijske uslove poslovanja (Liner Terms) prema kojima se sprovodi izvršenje ugovora u toj plovidbi, a što ćemo obraditi kod ove vrste ugovora.

**"Slobodna plovidba.** Slobodna plovidba u pomorskom brodarstvu poznata je još pod nazivom „tramperska“ plovidba. Ovaj drugi izraz dolazi od engleske riječi „tramp“, što znači lutalica – skitnica. Dakle, radi se o brodovima koji idu za teretom svuda tamo gdje se za njih pojavi odgovarajući interesantan teret radi prevoza."<sup>40</sup> U ovoj vrsti plovidbe stvoren je i poseban tip ugovora tzv. čarter ugovor, putem kojeg se ti prevozi pravno regulišu. U ovoj vrsti plovidbe, kao što postoji slobodna plovidba, tako postoji i potpuna sloboda ugovaranja. Ugovorne strane, naručilac prevoza i brodovlasnik, odnosno brodar kao izvršilac prevoza, smatraju se ravnopravnim, pa uživaju slobodu da međusobnim ugovorom utvrđuju uslove prevoza. Istorijski posmatrano, ovi ugovori počeli su da se zaključuju na način što bi prilikom polaska broda na putovanje, ugovorne strane sačinile ugovor u dva potpuna istovjetna teksta, pa bi poslije taj ugovor, ta dva teksta sačinjena na jednom papiru, međusobno podijelili, dakle, papir prepolovili (carta partita) i svaka bi za sebe zadržavala svoj dio. Na odredištu brodar i primalac bi uporedili istovjetnost dijelova i tako se je teret predavao njegovom zakonskom vlasniku. Kako su englezi kasnije postali vodeća zemlja u pomorskom brodarstvu i pomorskoj trgovini uopšte, prihvaćen je za ovaj dokument danas važeći engleski naziv „Charter Party“. Postoje tri vrste čarter partija za tri načina iskorišćavanja pomorskih brodova, i to: čarter ugovor na putovanje (Voyage Charter), čarter ugovor na vrijeme za cijeli brod (Time Charter), i čarter ugovor za zaključenje zakupa broda (Charter by Demise ili Bareboat Charter). Uobičajeno je da se čarter ugovor na putovanje i čarter ugovor na vrijeme za cijeli brod posmatraju kao ugovori koji se izjednačavaju sa slobodnom, odnosno tramperskom plovidbom, dok ugovor o zakupu broda to nije. Međutim, ukoliko se žele stvari precizno posmatrati i izraziti sa pravnog stanovišta, onda treba reći da se slobodna plovidba odvija samo preko ugovora na putovanje, pa bilo da se radi o ugovoru na jedno ili više putovanja. Tajm čarter je svojevrstni ugovor pomorske plovidbene djelatnosti kod koga, pored ostalog, poseban značaj ima činjenica što se on zaključuje na određeno, duže ili kraće vrijeme, i to na posebnom tzv. vremenskom tržištu broskog prostora i u tom pogledu sličan je sa ugovorom o zakupu broda. O sličnostima i razlikama između ugovora na putovanje i ugovora na vrijeme, s jedne strane, i ugovora o zakupu broda biće riječi kasnije jer je upravo to zadatak ovog dijela našeg rada.

#### 4. 6. UGOVORI O ISKORIŠĆAVANJU POMORSKIH BRODOVA

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi određuje pomorske ugovore uopšte, a među njima i ugovore o iskorišćavanju brodova, kao posebnu kategoriju ugovora. Naš zakonodavac reguliše ugovore o iskorišćavanju brodova na jedinstven način za pomorsku i unutrašnju plovidbu, ali vodi računa o određenim specifičnostima unutrašnje plovidbe i njih posebno reguliše, pa je tako postupljeno i u ovom radu, s tim što je osnovna obrada ugovora u pomorstvu. Zakon sve ugovore o iskorišćavanju pomorskih brodova dijeli na:

- 1) Ugovor o zakupu broda, i
- 2) Ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima.

<sup>40</sup> Brajković dr Petar, op. cit. str. 83.



Na ovakvu podijelu naš zakonodavac se je odlučio polazeći od shvatanja u jugoslovenskoj pravnoj teoriji o razlikovanju između ugovora o zakupu, kada je predmet ugovaranja sam brod, i ugovora o dijelu, kada je predmet ugovora određena usluga brodom, a sve zavisno od mogućnosti da se na razne načine i putem raznih oblika ugovora vrši iskorišćavanje morskih brodova. Pod nazivom „ugovori o pomorskom plovidbenom poslu“ smatraju se svi oni ugovori koji su po svojoj pravnoj prirodi ugovorimi o dijelu. Sve te ugovore naše pravo suprotstavlja ugovoru o zakupu broda. "Ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima, naš Zakon dijeli na:

- 1) Ugovor o prevozu stvari morem,
- 2) Ugovor o prevozu putnika,
- 3) Ugovor o teglenju, i
- 4) Ugovore koji se odnose na druge plovidbene poslove."<sup>41</sup>

"Zakonodavac sve ugovore o prevozu stvari morem dijeli na brodarske ugovore i pomorsko-vozarski ugovor, ili ugovor o prevozu pojedinih stvari morem. Brodarske ugovore dijeli na brodarske ugovore na putovanje i brodarske ugovore na vrijeme i sve njih tretira kao prevozne ugovore. Specifičnost je u tome što obje ove vrste ugovora imaju jedinstveni subjekt kao nosioca pomorsko-plovidbene i prevozne djelatnosti, a to je pomorski brodar."<sup>42</sup> Brodar je nosilac pomorske plovidbene djelatnosti saglasno našem pravu, kako kod brodarskih, tako i kod pomorsko-vozarskih ugovora. Na taj način razlika postoji u odnosu na usvojenu svjetsku pomorsku praksu u ovom domenu koja izvršenje ugovora o prevozu stvari morem vezuje za pomorskog vozara (carrier u engleskoj terminologiji), a na što je ukazano u vezi sa subjektima pomorskog prava. Značajno je istaći i to da saglasno konvenciji kada se određeni prevoz vrši uz izdavanje teretnice, onda uvijek lice koje je odgovorno po teretnici ima pravni položaj vozara, bez obzira što je u vezi sa prevozom zaključen čarter ugovor, bilo na putovanje ili na vrijeme.

Na kraju, vezano za ugovore o prevozu stvari morem treba naglasiti da svjetska pomorska praksa poznaje samo dva tipa čisto prevoznih ugovora, i to: pomorsko-vozarski ugovor i brodarski ugovor na putovanje (voyage charter), dok tajm čarter i Ugovor o zakupu broda spadaju u tzv. „vremenske ugovore“.

#### 4. 7. SUBJEKTI IZ UGOVORA O ISKORIŠTAVANJU BRODOVA

S obzirom da su ugovori o prevozu stvari morem, kao i svaki ugovor o pomorskom plovidbenom poslu dvostrani pravni akt, dolazi se do zaključka da se u njemu javlja više strana, tj. osoba. "U ovom ugovoru glavni nosioci posla su brodar i naručilac. Osim njih, kod ovih ugovora se pojavljuju i krcatelj i primalac koje nazivamo korisnici prevoza. Takođe posebnu ulogu ima i sam brod koji se koristi kao prevozno sredstvo. Iz ugla zakonske regulative brod predstavlja plovni objekat, pogodan za plovidbu morem, a u smislu pomorsko-prevoznog ugovora brod je svaki plovni objekat ne samo pogodan za plovidbu morem, već i za prevoz stvari morem."<sup>43</sup>

"Brodar, ili prevoznik (carrier) je fizičko ili pravno lice koji je nosilac plovidbenog poduhvata tj. koje vrši pomorsko-plovidbeni poduhvat u svoje ime i za svoj račun sa svojim ili

<sup>41</sup> Jakaša branko, op. cit. str. 166.

<sup>42</sup> Pavić Drago, op. cit. str. 59.

<sup>43</sup> Badovinac Gavro, op. cit. str. 16.

tuđim brodom. Pojam broдача je jedinstven. On obuhvata pojam brodovlasnika (shipowner). U ugovoru o prevozu stvari morem pod pojmom broдача treba razumjeti stranku koja se obavezala da će u svoje ime i za svoj račun, bez obzira da li će prevoz obaviti svojim ili tuđim brodom, prevesti morem određene stvari sa jednog mjesta na drugo uz određenu nadoknadu (vozarinu)."<sup>44</sup>

"Naručilac (charterer) je suprotna stranka od broдача. To bi značilo da naručilac od broдача naručuje prevoz stvari, tegljenje broda ili obavljanje drugog plovidbenog posla. Iz toga proizilazi da je naručilac nosilac svih prava i obaveza koji proističu iz ugovora o prevozu stvari morem, pa on može, a vrlo često i nije krcatelj ili primalac tereta koji se prevozi. U ime i za račun naručioca predaje se roba za prevoz, plaća se vozarina i ostvaruju se ostala prava koja proizilaze iz ugovora o prevozu."<sup>45</sup>

"Krcatelj (shipper) je naručilac ili neka druga osoba koja na osnovu ugovora o prevozu predaje broдарu stvari za prevoz. Prema tome, krcatelj je osoba koja robu, odnosno određeni teret krca na brod. Ako krcatelj ujedno nije i naručilac, onda on prema broдарu ne nastupa samostalno kao ugovorena stranka već nastupa u ime i za račun naručioca kao njegov punomoćnik ili pomoćnik (špediter)."<sup>46</sup>

"Primalac (consignee) je osoba koja je ovlaštena da primi teret od broдача, kada se teret dostavi na ugovorom određeno mjesto."<sup>47</sup>

Korisnik prevoza je osoba koja ima određena prava prema broдарu po ugovoru o prevozu stvari, a to mogu biti: naručilac, krcatelj ili primalac.

#### 4. 8. FORMULARNI (TIPSKI) UGOVORI U POMORSKOM BROĐARSTVU

"U slobodnoj plovidbi postoji sloboda ugovaranja. Sloboda ugovaranja postoji i kod ostalih ugovora u pomorskom brođarstvu koji su poznati kao čarter ugovori. S druge strane, međutim, odnosi u slobodnoj plovidbi do kojih dolazi prilikom zaključenja ugovora vrlo su komplikovani, pa je svjetska pomorska praksa vremenom došla do izgradnje standardnih tipova čarter ugovora."<sup>48</sup> Tu se radi o formularnim ugovorima, dakle, o unaprijed pripremljenim formularima za zaključenje pojedinih vrsta ugovora. Ti formulari rezultat su po pravilu, pregovaranja medju zainteresovanim stranama i asocijacijama i unaprijed predviđaju i formulišu sve one složene odnose za koje bi ugovornim stranama bilo potrebno puno vremena i energije ako bi svaki put tako velike i komplikovane ugovore izvorno zaključivale. To je zadatak i uloga svih formulara čarter ugovora bez ikakve želje i tendencije da se ograniči sloboda ugovaranja. Suprotno, iako postoje unaprijed pripremljeni mnogobrojni formulari, praksa je da i u takvim formularima ugovorne strane vrše znatne izmjene, pa i dopune, odnosno dodatke. Zbog te činjenice formulari su pripremljeni posebnom metodologijom. U tom smislu praksa čarterovanja je s vremenom znatno evoluirala.

<sup>44</sup> Grabovac dr Ivo, Pomorsko pravo s osnovama privrednog i radnog prava, Školska knjiga, Zagreb, 1970. godine, str. 153.

<sup>45</sup> Ibid. str. 157.

<sup>46</sup> Ibidem.

<sup>47</sup> Ibid. str. 158.

<sup>48</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 70.

"Danas su, po pravilu, u upotrebi formulari za sve vrste čarter partija (čartera na putovanje, vremenskih čartera i onih o zakupu) koji se sastoje iz dva dijela."<sup>49</sup> Prvi dio čarter partije sadrži prostor za formulisanje samog ugovornog odnosa u kome se označene ugovorne stranke, teret koji se ima prevesti, relacija na kojoj se teret prevozi, vrijeme trajanja ugovora (ako se radi o vremenskom čarteru), a unose se i drugi elementi od značaja za ugovor, zavisno od prirode ugovora i na kraju stranke potpisuju prvi dio i time zaključuju ugovor.

"Drugi dio sadrži uslove čarter ugovor koji su iskazani preko tzv. ugovornih klauzula. Zavisno od vrste čarter ugovora tih klauzula ima više ili manje i sve one rednim brojevima su obilježene po pravilu na lijevoj strani čarter partije. Po desnoj strani, pak, brojevima je obilježen svaki pojedini red drugog dijela svake čarter partije, dakle, svaki pojedini red ugovornih uslova"<sup>50</sup>. Tako obilježeni redovi zovu se „strokovi“ i toj metodologiji pribjeglo se je upravo zato što su kod čarter ugovora zbog prisutne slobode ugovaranja uobičajene brojne izmjene, pa brojevima obilježeni strokovi služe da se izmijene lakše i sigurnije tehnički vrše. Inače, i kod ove vrste formularnih ugovora potpuno važi pravno načelo da formulacije u ugovoru unijete rukom imaju prvenstvo primjene nad formulacijama koje su štampane ili otkucane na pisačkoj mašini, a one kucane na pisačkoj mašini nad štampanim. I pored vršenja ovakvih izmjena ugovorne stranke često nalaze za potrebno da i dalje dopunjavaju postojeći formular, pa onda ugovaraju dodatne klauzule. Svaki dodatak klauzula određenoj čarter partiji u tehnici zaključenja te vrste ugovora poznat je pod nazivom „rajder“. Kod nekih vrsta formulara za čarter ugovore čak su unaprijed odštampani mogući rajderi radi njihovog korišćenja.

"U donošenju i pripremanju formulara za pojedine čarter ugovore dakle, u pripremanju tzv. standardnih formi pojedinih čarter ugovora posebnu ulogu ima Baltička međunarodna pomorska konferencija sa sjedištem u Kopenhagenu BIMCO. To je organizacija privatnog karaktera pomorskih brodovlasnika svijeta koja igra značajnu ulogu u pripremanju standardnih formi čarter ugovora i do sada je izradila vrlo veliki broj tzv. potvrđenih dokumenata (approved documents). Ustvari, sve one čarter partije za koje smatra da su sa komercijalnog i posebnog pravnog stanovišta u svemu valjane za upotrebu u pojedinim vrstama pomorskih prevoza BIMCO, označava bilo sa „AGREED“ (usaglašen) bilo sa „ADOPTED“ (usvojen) ili pak sa „RECOMMENDED“ (preporučeno). Usaglašenim se smatra ona vrsta čarter ugovora koja je usaglašena između BIMCO-a i broderske komore Velike Britanije ili Centralnog odbora brodovlasnika Francuske ili neke druge asocijacije brodovlasnika sa jednom ili više grupa naručioca ili drugih institucija, kao što je npr. Poljski komitet za čarterovanje uglja, Federacija Velike Britanije za trgovinu drvetom ili Nacionalni komitet za izvoz celeralija iz Pariza itd. Posebna karakteristika usaglašenih ugovora sastoji se u njihovoj obaveznosti za onu vrstu pomorske trgovine kojoj su namijenjeni."<sup>51</sup>

"Smatra se da je usvojen od strane BIMCO-a, usaglašen čarter ugovor, ako uslijede pregovori između BIMCO-a i jedne ili više grupa predstavnika čarterera i ako te pregovore zvanično podrže druge asocijacije brodovlasnika, npr. brodovlasnička Komora Velike Britanije odluči da pruži podršku čarter ugovoru koji je prethodno usaglašen. Čak šta više formularni ugovor koji je donijet od strane neke organizacije brodovlasnika npr. organizacije tankerskih prevoznika „INTERTANKO“ za upotrebu u toj vrsti prevoza i bez prethodnog usaglašavanja od strane posebnih grupa naručioca može da bude usvojen od strane BIMCO-a. I ova vrsta

<sup>49</sup> Ibid. str. 71.

<sup>50</sup> Ibidem.

<sup>51</sup> Trajković dr Miodrag, op. cit str. 50.

dokumenta je obavezna za članove organizacija koje su ih usvojile na isti način kao da se radi o usaglašenom dokumentu. Preporučenim se smatra onaj formular određene čarter partije za koga nije bilo odgovarajuće grupe, ili grupa naručioca sa kojima je on u pregovorima mogao da se usaglasi, odnosno formular čija je širina upotrebe takva da takvo usaglašavanje ne dolazi u obzir. Takva je situacija npr. sa „GENCON“ čarterom, koji se s obzirom na širinu svoje upotrebe (u svim vrstama prevoza gdje ne postoji specijalna usaglašena ili usvojena čarter partija) smatra preporučenim od strane BIMCO-a. Preporučenim se smatraju i one čarter partije do kojih se došlo u pregovorima sa određenim asocijacijama ukoliko te asocijacije nisu u stanju da svojim članovima određenu čarter partiju nametnu kao obavezu. Prema tome, odsustvo obaveznosti ustvari je glavna karakteristika za ovu vrstu ugovora. Sve ove prethodne tri vrste ugovora svode se pod zajednički imenitelj potvrđenih dokumenata (approved documents) od strane BIMCO-a.

Konačno, postoje i tzv. „ISSUED“ (izdati) i radi se o onim formama čarter partija koje je BIMCO sam donio i sledstveno smatra se odgovornim za njihovu valjanost. Pojedini formulari koji su na prednji način potvrđeni biće niže navedeni, i analizirani uz pojedine grupe čarter ugovora (voyage charter, time charter i charter by demise).<sup>52</sup>

#### 4. 9. NAČIN ZAKLJUČIVANJA BRODARSKIH UGOVORA

Brodarski ugovori našeg prava, kao i neki drugi koje naše pravo direktno ne reguliše zaključuju se između naručioca i brodovlasnika, odnosno brodar broda. Pri tome obje strane redovno su zastupljene, odnosno predstavljene njihovim agentima koji su u svjetskoj poslovnoj praksi poznati kao brokeri. Brokeri, predstavnici vlasnika tereta, dakle, naručioca, ispostavljaju tzv. naloge (ORDER) na tržištu broskog prostora, a brodovlasnici – brodari na tom istom tržištu nastupaju na način što oglašavaju svoje slobodne – raspoložive brodove, tzv. pozicijama (POSITION). Plasmanom naloga i pozicija na tržište broskog prostora vrši se ustvari ispitivanje toga tržišta, a sa ciljem da dodje do međusobnih kontakata i da bi se pristupilo pregovaranju u cilju zaključenja ugovora. Kada se pristupi zaključenju ugovora onda broker koji je predstavnik naručioca prema predstavniku brodovlasnika, odnosno brodar nastupa sa tzv. čvrstim nalogom (FIRM ORDER), a brodovlasnik, odnosno brodar nastupa sa ponudom za zaključenje ugovora (OFFER). Da bi došlo do zaključenja ugovora ugovorne strane treba da se usaglase o tzv. glavnim uslovima, odnosno glavnim elementima ugovora (MAIN TERMS OF THE CONTRACT). Ti glavni uslovi variraju zavisno od toga o kojoj se vrsti ugovora radi. Ukoliko se radi o zaključenju čarter ugovora na putovanje (voyage charter) onda glavne uslove čine: teret koji se treba prevesti, vrijeme kada se treba otpočeti sa prevozom tereta, relacija na kojoj provoze treba da se izvrši, brod kojim se prevoz treba da izvrši, vozarina po kojoj će se prevoz izvršiti, te izbor formulara ugovora na kojem će se ugovor zaključiti. Kada se ugovorne strane usaglase o glavnim uslovima ugovora smatra se da je ugovor zaključen. U pomorskoj poslovnoj praksi zaključenje čarter ugovora naziva se fiksiranjem ugovora (FIXTURE OF THE CONTRACT).

"Nakon završetka ove glavne faze zaključenja samoga ugovora nastavlja se druga faza u kojoj se utvrđuju detalji ugovora (DETAILS), što znači da treba ugovoriti sve dodatne uslove i elemente kako bi se ugovor u potpunosti klarificirao prije pristupa njegovom izvršenju (CLEAN FIXTURE). U praksi obično, ova druga faza sastoji se iz rada na samom dokumentu ugovora.

<sup>52</sup> . Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 72.

Naime, fiksiranjem je odabrana forma formularnog ugovora, a onda se obradjuju detalji te forme. Istini za volju treba znati da detalji vrlo često mogu da budu i značajni i da poprime i karakter glavnih uslova ugovora, tako da je uvijek preporučljivo da se i oni obrade prije nego što se pristupi izvršenju samoga ugovora."<sup>53</sup> Suštinski kada je došlo do zaključenja ugovora na izvjestan način stvoren je pravna obaveza da stranke postaju vjerne ugovoru. Prihvataju obavezu da izradom pisanog dokumenta ugovora započeti posao u svemu privredu uspješnom kraju. Nakon ovoga slijedi i treći period vezan za čarter ugovore tzv. „follow-up“ period. U tom trećem periodu završavaju se administrativni detalji u vezi sa ugovorom. Brokери koji su zaključivali ugovor izradjuju kopije čarter partija, vode računa da su one na pravilan način potpisane i distribuiraju ih strankama. Takođe, ovaj period označava i samo praćenje ugovora u toku njegovog izvršenja sa posebnim naglaskom na obaveze plaćanja vozarine i druge obaveze od značaja za uredno i nesmetano izvršenje ugovora. Ovaj period prema tome od većeg je značaja kod ugovora čiji je rok trajanja određen vremenski, dakle kod ugovora o tajm čarteru.

#### 4. 10. FINANSIRANJE POMORSKE PRODAJE

Predaja robe kupcu može biti fizička i dokumentarna. Od toga zavisi i način plaćanja. "Plaćanje kupoprodajne cijene se u savremenim uslovima izuzetno rijetko obavlja uz efektivnu predaju robe. Plaćanje se uobičajno obavlja preko međunarodnog dokumentarnog akreditiva, kao najsavršenijeg oblika dokumentarne naplate (documentary credits)."<sup>54</sup> Kod takve naplate se plaćanje kupoprodajne cijene od strane kupca ne obavlja uz efektivnu predaju robe već zavisi od prezentacije akreditivom predviđenih isprava. Glavna srž takve transakcije je da će banka da prodavcu isplati akreditivni iznos (kupoprodajnu cijenu) ako u predviđenom roku preda isprave navedene u akreditivnom nalogu. "među tim ispravama se najčešće nalazi i pomorska teretnica, koja kao vrijedonosni papir predstavlja robu na koju upućuje (document of title) i omogućuje njenom vlasniku neograničeno raspolaganje robom. Takva je obaveza kod neopozivog dokumentarnog akreditiva (irrevocable letter of credit), apstraktnopravna i neopoziva."<sup>55</sup>

Plaćanje putem međunarodnog dokumentarnog akreditiva odvija se obično na sljedeći način: Ugovorom o prodaji se predviđa da će se plaćanje obaviti putem dokumentarnog akreditiva. Kupac robe izdaje nalog svojoj banci (banka u zemlji kupca) da otvori akreditiv u korist prodavca (sa sjedištem u drugoj državi). U tim odnosima je kupac (buyer) nalogodavac, a prodavac (seller) je korisnik akreditiva. Akreditivna banka (Issuing bank) djeluje kao zastupnik kupca a ne prodavca i prema uslovima koje je on odredio. Banka obavještava korisnika kredita (prodavca) da je u njegovu korist otvoren akreditiv i o uslovima akreditiva, tj. koju dokumentaciju mora predat banci da bi naplatio cijenu robe. Obično su to slijedeće isprave: on board teretnica, polisa osiguranja i trgovački račun. Prodavac tada organizuje otpremanje robe, pribavlja potrebnu dokumentaciju i dostavlja je akreditivnoj banci na naplatu. Sa tim prodavac dokazuje da je ispunio obavezu predaje robe iz ugovora o prodaji. Akreditivna banka ispituje samo isprave, a ne i robu. Iz brojnih praktičnih i pravnih razloga uobičajno je da jedan međunarodni neopozivi akreditiv osim akreditivne banke u zemlji kupca potvrdi i njena

<sup>53</sup> Ibid. str. 80.

<sup>54</sup> Pavić Drago, op. cit. str. 73.

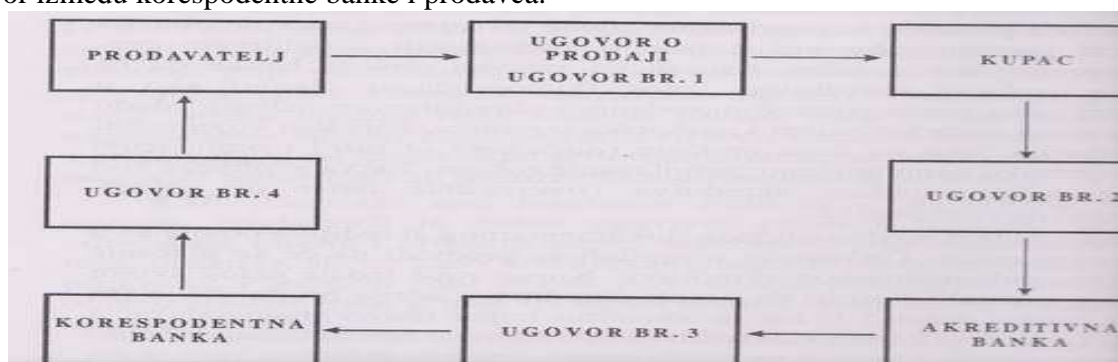
<sup>55</sup> Ibidem.

korespondentna banka u zemlji prodavca (confirming bank). Ako neopozivi akreditiv potvrdi ta druga banka, po ovlaštenju ili na zahtjev akreditivne banke, ona se čvrsto obavezuje, dodatno uz obavezu akreditivne banke, da će prodavcu isplatiti cijenu ako ispuni uslove iz akreditiva. Obaveza banke je neopoziva i ne zavisi od njenog odnosa sa akreditivnom bankom.

"U poslovanju putem dokumentarnog akreditiva formiraju se ugovorni odnosi između banaka i njihovih komiteta, kao i između banaka koje učestvuju u izvršenju akreditiva. Postoje tako četiri vrste ugovora:

- ugovor o prodaji između prodavca i kupca,
- ugovor između kupca i akreditivne banke,
- ugovor između akreditivne i korespondentne banke, i

- ugovor između korespondentne banke i prodavca."<sup>56</sup>



Slika 4. - Šematski prikaz ugovora<sup>57</sup>

"Dokumentarni akreditiv najsavršeniji je oblik dokumentarne naplate. Sa tim načinom plaćanja se osigurava finansijska realizacija robnog posla pružajući istovremeno strankama potrebnu komercijalnu i finansijsku sigurnost za ispunjavanje osnovnih ugovorenih obaveza."<sup>58</sup> Te obaveze su prema prodavcu da će urednom predajom robe finansijski realizovati posao, a kupcu sa pretpostavkom da se uslovima akreditiva valjano zaštitio, da će prodavac isporučiti robu u skladu sa ugovorom.

"Tom cilju dorinose pomorske prevozne isprave: Marine bill of lading, Charter party bill of lading, Through bill of lading, Short form bill of lading i Sea waybill. Te isprave su formalne priznanice pomorskog prevoznika o preuzimanju robe na prevoz i dokaz o postojanju ugovora o prevozu."<sup>59</sup> Propisivanjem određene prevozne isprave u akreditivnom nalogu, kupac se osigurava da će prodavac ispuniti obavezu predaje robe, kao i da će od tog trenutka samo on moći raspolagati robom. Prezentujući takvu ispravu banci, na nesumnjivi način dokazuje da je roba, objekat kupoprodajnog posla, iz njegove detencije<sup>60</sup> prešla u detenciju prevoznika radi prevoza i predaje primaocu. "S obzirom na to da je u savremenim uslovima pomorski prevoz sve više samo

<sup>56</sup> Pavić Drago, op. cit. str. 73.

<sup>57</sup> Ibid. str. 74.

<sup>58</sup> Ibidem.

<sup>59</sup> Ibidem.

<sup>60</sup> Detencija - (Faktično držanje stvari bez namjere da se ona zadrži za sebe.)

dio ukupne prevozne relacije, kao akreditivne isprave uzimaju se i isprave o multimodalnom (kombinovanom) prevozu bilo da ih izdaje pomorski prevoznik (combined transport bill of lading) ili preduzetnik multimodalnog prevoza (multimodal transport document)."<sup>61</sup>

## 5. POMORSKO-VOZARSKI UGOVOR ILI UGOVOR O PREVOZU POJEDINIH STVARI MOREM

"Linijaska plovidba stvorila je određeni tip linijskog ugovora koji je u engleskom jezičnom području poznat je kao „Bill of Lading Contract“, s obzirom da se redovno zaključuje uz izdavanje teretnice. U francuskoj terminologiji „Contract du transport“, u italijanskoj „Contrato di cose determinate“, a kod nas, kao što smo već rekli to je pomorsko-vozarski ugovor ili ugovor o prevozu pojedinih stvari morem, čime se bolje izražava da se radi o istom prevoznom ugovoru."<sup>62</sup>

Teretnica služi kao dokaz o zaključenom ugovoru i u sebi sadrži uslove vozarskog ugovora. Svi veliki svjetski linijski brodari imaju sopstvene formulare teretnica. Oni u tim formularima utvrđuje uslove pod kojima će vršiti prevoz i druga ugovorna stranka nema mogućnosti da vrši bilo kakve izmijene u tim uslovima. Jednostavno, prihvatanjem izdate teretnice ona prihvata i sve uslove sadržane u teretnici. Zbog navedenog je rečeno da se radi o ugovoru po pristupu. Međutim, vozarski ugovor, po svojoj pravnoj prirodi, je neformalan ugovor, jer ako nije izdata teretnica ugovor postoji i njegova sadržina može se dokazivati svim dokaznim sredstvima. Kod zaključenja ugovora brod se, po pravilu, imenuje, ali postoji pravo njegove zamjene, pa se ističe da brod, odnosno njegovo imenovanje ne spada u bitne elemente ovog ugovora. Takodje, klauzulama u teretnici brodar redovno pribavlja sebi pravo vršenja prekrcanja tereta na drugi brod, pa i na drugo prevozno sredstvo. Mjesto ukrcanja u luci obezbeđuje i određuje brodar, takodje kao i vreme dolaska broda u luku koje se unaprijed oglašava od strane brodarevog agenta. S tim u vezi, u linijskoj plovidbi ne postoji obaveza davanja pisma spremnosti već je krcatelj taj koji treba da se blagovremeno obavijesti o dolasku broda i da pripremi teret za ukrcaj. Ukrcaj se vrši prema linijskim uslovima (Liner Terms) pod kojima se podrazumijeva, u prvom redu, da su cjelokupni troškovi ukrcanja tereta na brod, njegovog slaganja u brod (i učvršćenje) te iskrcaj sa broda uključeni u vozarinu. Takodje, ovi uslovi sadrže obavezu krcatelja da doprema teret pod brod brzinom kojom brod može da prima taj teret (as fast as she can receive) i da ga postavi ispod čekrka, dakle, na dohvat brodske dizalice.

"U linijskoj plovidbi brod se zadržava u pojedinim lukama saglasno unaprijed određenom vremenu i pravilo je da krcatelji pravilnim dostavljanjem tereta pod brod omogućuje njegov blagovremeni ukrcaj bez nepotrebnog zadržavanja preko određenog vremena. Ipak, ukoliko se zbog dodatnog ukrcanja tereta, odnosno ukrcanja sa kojim se kasnilo, brod dodatno zadrži, onda je takvo njegovo zadržavanje poznato kao „detention“, i krcatelj je dužan da brodu plati cjelokupnu naknadu štete za tako utrošeno vrijeme."<sup>63</sup> Vozarina u linijskoj plovidbi, po pravilu, se plaća unaprijed prilikom ukrcanja tereta na brod i pod uslovima da je zaradjena, bez obzira na to da li će teret koji je ukrcan kasnije biti predat na odredište ili ne (freight earned

<sup>61</sup> Ibid, str. 75.

<sup>62</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 74.

<sup>63</sup> Badovinac Gavro, op. cit. str. 25.

goods lost or not). "Ugovor u linijskom prevozu zaključuje se na način što komercijalna služba linijskog broдача, odnosno njegovi agenti u pojedinim svjetskim lukama primaju ponude od pojedinih krcatelja za ukrcaj tereta na brod, i time vrše tzv. bukiranje tereta. Naime, za svaki prijavljeni teret radi ukrcaja na brod i njegovog prevoza predstavnik linijskog broдача izdaje krcatelju „Booking Note“, kao potvrdu o rezervaciji prostora na brodu za prijavljeni teret za ukrcaj. Sa stanovišta prava ova vrsta potvrde smatra se predugovorom ili obećanjem ugovora. Do zaključenja ugovora dolazi tek kada je teret ukrcan na brod. Nakon što je izvršeno bukiranje tereta, a prije dolaska broда u luku radi ukrcaja, krcatelj predaje vozaru „dispoziciju ukrcaja“ (shipper's note) u koju se unose podaci o količini, vrsti i oznakama tereta, za čiju tačnost na taj način krcatelj postaje odgovoran vozaru. Dispozicija ukrcaja uobičajeno slijedi na bazi prethodnog bukiranja, ali linijski broдar ukoliko, naravno, ima prostora u svom brodu, prihvatiće dispoziciju i bez prethodnog bukiranja u kom slučaju ova dispozicija ima karakter ponude za zaključenje ugovora. Nakon prihvatanja dispozicije vozar upućuje zahtjev svom agentu da krcatelju izda „nalog ukrcaja“ (shipping order), koji predstavlja nalog za zapovjednika broда da primi na prevoz teret naznačen u nalogu. Nakon ovoga započinje se sa ukrcajem tereta na brod i poslije završenog ukrcaja prvi oficir broда sastavlja i izdaje „potvrdu ukrcaja“ (mate's receipt) i time je završen postupak koji prethodi izdavanju teretnice."<sup>64</sup>

"Ova tri dokumenta koji prethode izdavanju teretnice i koja moraju biti međusobno identična u odnosu na podatke o teretu, poznata su u poslovnoj pomorskoj praksi pod nazivom „triptih“. Za zapovjednika broда čija je dužnost da izda teretnicu na zahtjev krcatelja mjerodovani su navodi potvrde o ukrcaju i on će izdati teretnicu saglasno sadržaju te potvrde. Sama potvrda je neprenosiva iako je istovjetna sa sadržajem teretnice, dok je teretnica hartija od vrijednosti samo po Zakonu, tako da je svaki zakoniti imalac teretnice vlasnik robe koja je u njoj opisana – naznačena. U praksi teretnicu najčešće izdaje broдski agent nakon što mu je broд dostavio urednu potvrdu o ukrcaju tereta na brod i na osnovu te potvrde."<sup>65</sup> Agent mora da vodi računa da teretnicu izda u ime i za račun broдача, dakle, u svojstvu agenta jer će inače i sam postati odgovoran po teretnici. Na prednji način ugovor o linijskoj plovidbi je zaključen. Ako za određeni prevoz ne bi došlo do izdavanja teretnice pravni odnos među ugovornim strankama ravnao bi se na bazi triptiha. Ipak izdavanje teretnice je uhodano i uobičajeno i do izdavanja dolazi skoro bez izuzetka. Pitanje je samo izbora teretnice koja će se izdati, a to opet zavisi od vrste i načina prevoza. Da teretnica u krajnjoj liniji nije apsolutno obavezan dokument vezan za pomorskovozarski ugovor govori i činjenica što se u posljednje vrijeme ona i napušta i u praksi umjesto teretnice dosta često dolazi do izdavanja pomorskog tovarnog lista, kao neprenosive isprave. Konačno, treba reći da su ugovorne strane kod ovog ugovora krcatelj i vozar, ali o tome će biti više riječi kod odgovornosti vozara.

## 5. 1. BRODARSKI UGOVOR NA PUTOVANJE (VOYAGE CHARTER)

<sup>64</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 75.

<sup>65</sup> Badovinac Gavro, op. cit. str. 26.



### 5. 1. 1. UOPŠTE O POJMU I OSOBINAMA VOYAGE CHARTER-A

"Karakteristika ove vrste ugovora sastoji se u činjenici da se njime, po pravilu, ugovora prevoz tzv. rasutih tereta (BULCK CARGO) cjelim brodom, mada postoji mogućnost da se ugovori na putovanje sklapaju i za prevoz srazmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom (tzv. space charter), dakle, krcanjem tereta različitih vlasnika u pojedinim skladištima broda. Kod ovoga ugovora osnovna obaveza sastoji se u činjenici da teret (po pravilu terete za cijeli brod – full and complete cargo) treba da se preveze na određenoj relaciji, dakle, da se izvrši određeno putovanje. Otuda i naziv samoga ugovora. Ugovor zadržava istovjetna pravna obilježja ukoliko se zaključi i sa obavezom da se izvrše više uzastopnih, ali tačno određenih putovanja. Ta vrsta ugovora poznata je pod nazivom „ugovor za više putovanja“ (CONCECUTIVE VOYAGE CHARTER). Čarter ugovor na putovanje je neformalan ugovor sa punom slobodom ugovaranja. Ipak, saglasno odredbama našeg prava, a što nije u skladu sa svjetskom praksom, ugovor za više putovanja mora da se zaključi u pisanoj formi pod pretnjom ništavosti."<sup>66</sup>

Bitnim elementima ovog ugovora smatraju se teret koji treba da se preveze, brod kojim treba prevoz da se izvrši i relacija na kojoj se prevoz vrši. Sva tri elementa treba da budu dovoljno precizno određena kako bi mogao ugovor da se zaključi i izvrši. Teret (roba) koja je predmet prevoza treba da bude označen po vrsti i količini. Ovo je značajno, jer tome treba da odgovaraju i karakteristike, odnosno mogućnosti broda. Brod se, po pravilu, određuje poimenično mada je, sem ako nije isključeno, dozvoljeno da se ugovoreni brod zamijeni drugim brodom istih svojstava. "U našem pravu za zamjenu poimenično ugovorenog broda traži se pristanak naručioca. Konačno, relacija na kojoj će se prevoz izvršiti određuje se ugovaranjem ukrcajne i iskrcajne luke. Luka se najčešće određuje poimenično ali se primaocu ostavlja mogućnost da je i kasnije odredi. U takvim situacijama smatra se da je ugovoreno putovanje dovoljno određeno ukoliko je prilikom zaključenja ugovora određeno geografsko područje u kome će se kasnije odrediti – nominovati luka u kojoj će ukrcaj – iskrcaj tereta biti izvršen, a isti rezultat može da se postigne i nominovanjem nekoliko luka od kojih će se kasnije izvršiti izbor (RANGE OF PORTS)."<sup>67</sup>

Treba naglasiti da je čarter ugovor na putovanje, uz linijski ugovor o prevozu, ugovor o prevozu tereta morem. Tim ugovorima u novije vrijeme priključuje se i CoA ugovor kao ugovor čija je isključiva namjena izvršenja prevoza tereta morem i koji je takodje dobio svoje odgovarajuće standardne forme na kojima se njegovo zaključenje vrši. Čarter ugovor na putovanje je forma ugovora u slobodnoj plovidbi koja se upotrebljava kod svih vrsta rasutih tereta, a to su u pomorskoj trgovini najznačajniji prevozi tereta morem. Radi se o prevozu svih vrsta ruda, žitarica, fosfata, uglja, drva, cementa, itd. U svjetskim razmjerama kada se vrši uporedjenje između prevoza rasutih tereta, koji se vrše, po pravilu, u slobodnoj plovidbi i komandnih tereta koji se vrše u linijskoj plovidbi, onda na rasute terete otpada 70% prekomorske trgovine, a na komadne 30%. Zbog raznovrsnosti tereta koji se prevoze i specifičnosti u vezi sa prevozom pojedinih vrsta rasutih tereta, te specifičnosti plovidbe na pojedinim relacijama, u svjetskoj poslovnoj praksi izradjen je veliki broj formulara koji se upotrebljavaju za pojedine

<sup>66</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 77.

<sup>67</sup> Badovinac Gavro, op. cit. str. 22.

vrste takvih prevoza. Postoje više raznih formulara za prevoz uglja, drva, žitarica, ruda, cementa, itd. Smatra se da je svjetska trgovačko-pomorska praksa stvorila preko 100 formulara čarter ugovora na putovanje.

Ipak, osnovnom standardnom formom ovog ugovora smatra se Uniform General Charter (GENCON). To je čarter ugovor opšteg tipa koji je donijet za prevoz svih vrsta tereta u slobodnoj plovidbi, a za koje terete ne postoje specijalne forme ugovora. Klauzule ovih ugovora sadrže cjelokupnu materiju pravno relevantnu za ovu vrstu pomorskog prevoza. Takve odredbe sadrži i naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, ali u osnovi se radi o dispozitivnim pravnim normama, što znači da do njihove primjene dolazi samo u onim slučajevima kada u ugovorima medju strankama materija nije uopšte regulisana ili nije na drugi način regulisana.

### 5. 1. 2. ODREĐIVANJE BRODA

"Kod zaključivanja čarter ugovora na putovanje uobičajeno je da se poimenično ugovara brod. Postoji mogućnost zamjenljivosti broda i uslovi pod kojima se to može činiti. Detaljno nabranje karakteristika broda koji je predmet ugovora obično se ne vrši kod čartera na putovanje. Sa stanovišta ovog ugovora od značaja je da brodovlasnik-brodar mora da da brod sposoban za plovidbu, dakle, ispravan u svakom pogledu i takodje od značaja je da se naznači ukrcajni kapacitet tog broda, odnosno njegova nosivost (deadweight)."<sup>68</sup> Ova odredjenja po pravilu, se smatraju dovoljnim. Rizik izvršenja ugovora i troškovi u vezi sa njegovim izvršenjem idu potpuno na teret brodovlasnika, pa zbog toga druga strana – naručilac nije posebno zainteresovan za neke osobine broda, kao što je npr. njegova brzina i sl., jer nedostaci takve prirode idu na teret brodovlasnika. Što se tiče nosivosti broda on se, po pravilu, ugovora sa mogućnošću odstupanja od nosivosti koja je ugovorena. Zbog toga ugovorena nosivost uvijek je praćena rečju „about“ (oko). Naš Zakon, ukoliko nije ništa drugo ugovoreno, predvidja da to odstupanje može da bude do 5%.

### 5. 1. 3. UGOVARANJE UKRCAJNO-ISKRCAJNE LUKE

"Da se primjetiti kako ukrcajna, tako i iskrcajna luka, odnosno luke, mogu da budu poimenično odredjene, ali takodje da je sa stanovišta valjanosti ugovora dovoljno i ako su one samo odredive, odnosno ukoliko se do početka izvršenja ugovora blagovremeno odrede. Drugi važan momenat u vezi, kako sa ukrcajnom tako i iskrcajnom lukom, jeste da to moraju da budu tzv. sigurne luke. Brod se ne može poslati u nesigurnu luku, niti je zapovjednik broda dužan da u takvu luku prosljedi. Pod sigurnom lukom podrazumijeva se luka koja je sigurna u navigacionom, političkom i zdravstvenom pogledu."<sup>69</sup>

Luka je sigurna u navigacionom pogledu ukoliko je zaštićena od dejstva nevremena i ima dovoljan gaz za brodove odredjene veličine. "S obzirom da je u svijetu ne rijetka pojava da su pojedine luke plitke, te da brodovi ne mogu ući bez rizika da se nasuču, u čarter partijama, pa

<sup>68</sup> Jakaša Branko, op. cit. str. 188.

<sup>69</sup> Ibid. str. 194.

tako i u Gencon-u postoji klauzula „as near thereto as she may get safely and allways lie afloat“ (tako blizu dokle brod može da dodje sigurno i da uvijek bude u plutajućem stanju).<sup>70</sup> Ova klauzula pribavlja pravo brodovlasniku da izvršava uredno svoju obavezu o dolasku u određenu luku bez obaveze da u istu i pristane – ukoliko za takvo pristajanje u luci ne postoji dovoljna dubina. U tom slučaju brod će doći do pozicije u kojoj uvijek može da bude u plutajućem stanju, a ukrcaj ili iskrcaj vrši će se pomoću pomoćnih brodica, tzv. maona i što je vrlo važno, troškovi korišćenja takvih maona idu na teret krcatelja, odnosno primaoca tereta. Politička sigurnost luke u prvom redu podrazumjeva da luka nije zahvaćena ratom ili štrajkom, ali i svi drugi nemiri, neredi, kao i politički događaji koji mogu da ugroze sigurnost broda i tereta takvu luku čine nesigurnom. Zdravstvena sigurnost podrazumije da određena luka nije zahvaćena epidemijom zaraznih bolesti, tzv. karantinske bolesti.

#### 5. 1. 4. DOLAZAK BRODA U LUKU

U vezi sa izvršenjem ugovora uvijek se postavlja pitanje blagovremenog dolaska broda u luku. Vrijeme dolaska broda u luku ugovara se na način što se u samom ugovoru o prevozu naznačava očekivano vrijeme kada će brod biti spreman za ukrcaj. "Predvidja se određeni dan odnosno datum u vezi sa time, ali pod naznakom „about“ (oko). To znači da u tom pogledu brod ima mogućnosti da koristi jedno određeno „rastegljivo“ vrijeme. Prema Genconu, to je vrijeme od 10 dana nakon očekivanog vremena dolaska broda. Međutim, potrebno je da se pravna situacija učini izvjesnom, pa zbog toga taj ugovor sadrži još jednu važnu klauzulu, a to je tzv. „brisovna klauzula“ (Cancelling Clause). Saglasno ovoj klauzuli ukoliko brod ne može da bude spreman da krca ni u roku od narednih 10 dana naručilac ima pravo da otkáže (briše) taj brod. Pravne posljedice takvog otkaza su potpune i ugovor medju strankama prestaje da postoji. Ipak, klauzula je specifična i ona, sem učinka brisanja ugovora, ne daje nikakvo dodatno pravo, kao npr. na obeštećenje i sl."<sup>71</sup> Radi pravne i poslovne sigurnosti da se brod ne bi držao u neizvjesnosti da li će biti koncelovan ili ne, klauzula nalaže obavezu naručiocu da se o tome, da li će koristiti to svoje pravo izjasni u roku od 48 sati prije isteka roka, poslije koga stiče pravo da kanceluje ugovoreni brod. Ovim pravom naručilac će se, po pravilu, koristiti ukoliko su u medjuvremenu vozarine u padu, pa nakon kancelovanja on može isti ili sličan brod da ugovori pod povoljnijim uslovima. Naravno, ukoliko vozarine rastu on nema poslovni interes da brod kanceluje, a brod sa svoje strane, bez obzira na njegovo kašnjenje dužan je da proslijedi i da dodje u luku ukrcaja, ako ga u medjuvremenu naručilac ne otkáže.

Kada brod dodje u luku i kada je spreman da otpočne sa ukrcanjem tereta on je dužan da naručiocu, odnosno njegovom agentu da obavijest o toj spremnosti. Ta obavijest naziva se „pismo spremnosti“. Pismo spremnosti zapovjednik može da preda nakon što je od lučkih vlasti dobio slobodan saobraćaj. Dobijanje slobodnog saobraćaja pretpostavlja da su obavljene sve formalnosti sa lučkim vlastima, carinske, policijske i zdravstvene prirode, tako da nema smetnji da brod, odnosno njegova posada može da komunicira sa obalom. Međutim, da bi moglo da se da uredno pismo spremnosti potrebno je da je brod došao u luku na mjesto kako je to određeno saglasno ugovoru, te da su brodska skladišta čista i uredna i osposobljena za prevoz ugovorenog

<sup>70</sup> Jakaša Branko, op. cit. str. 194.

<sup>71</sup> Ibid. str. 193.

tereta. Da li je brod uredno došao u luku saglasno ugovoru i eventualno na mjesto gdje treba da vrši ukrcaj tereta pravno je pitanje koje zavisi od toga kakve su o tome odredbe samog ugovora. Pri tome, treba znati da kod ugovora na putovanje u slobodnoj plovidbi mjesto na koje treba brod da pristane određuje naručilac, odnosno krcatelj tereta. Suprotno, kao što je rečeno, u linijskoj plovidbi to mjesto obezbjeđuje i određuje brodovlasnik, odnosno njegov agent.

"U pogledu ispunjenja obaveze urednog dolaska broda u luku postoje dvije vrste čarter partija. Postoji tzv. „port“ (lučka) čarter partija, i „berth“ (gat) čarter partija. Kod prve vrste saglasno međunarodnoj poslovnoj praksi i jednoj vrlo značajnoj presudi Vrhovnog suda Engleske, smatra se da je brod došao u luku sa stanovišta prava da da' pismo spremnosti onda ako je uplovio u tzv. komercijalno područje luke. Saglasno našem Zakonu kod „port“ čarter partije smatra se da je brod došao na vrijeme ako je u roku došao na jedno od lučkih sidrišta. Kod „berth“ čarter partije brod je ispunio svoju obavezu dolaska na vrijeme tek onda ako je pristao na mjesto koje mu je odredio naručilac, dakle, ako je pristao na određeni „gat“ odnosno „dok“. Ova dva načina ugovaranja značajna su sa stanovišta na čiji rizik i trošak ide tzv. čekanje na turnus, odnosno na red ulaska brodova u luku i pristajanja na pojedine lučke gatove. Ako se radi o „port“ čarter partiji onda brod odmah po dolasku u luku ima pravo da da' pismo spremnosti sa učinkom da od tog momenta počinju da teku ugovorene stojnice, i izgubljeno vrijeme u čekanju na turnus, ide na štetu naručioca, odnosno krcatelja. Ukoliko se radi o „berth“ čarter partiji, brod se smatra da je došao u luku u smislu ispunjenja obaveze da ne bi bio kancelovan, ako je uplovio u komercijalno lučko područje na vrijeme, ali čekanje na turnus ide na njegovu štetu, jer pismo spremnosti ne može da da prije nego što pristane uz gat, koji mu je određen za krcanje ili iskrcavanje."<sup>72</sup>

### 5. 1. 5. STOJNICE I PREKOSTOJNICE

"Stojnice su vrijeme koje se saglasno ugovoru o prevozu daje krcatelju da može da ukrca teret, a primaocu da može da ga iskrca. Prekostoynice, opet, su jedno dodatno vrijeme koje se odobrava zakonom, ugovorom ili običajima luke da se teret ukrca i nakon isteka stojnica. Razlika između ova dva vremenska roka koja se daju za ukrcaj, odnosno iskrcaj tereta sastoji se u tome što je vrijeme stojnica uključeno u vozarinu i zbog toga se ono posebno ne plaća, a prekostoynice su vrijeme za ukrcaj tereta koje se daje uz naknadu, odnosno uz ugovoreno plaćanje."<sup>73</sup>

Postoje razni načini ugovaranja stojnica. Za slučaj nepostojanja ugovornih odredbi naše pravo predviđa obračun stojnicu po radnim danima i djelovima radnog dana, pri čemu se u jedan radni dan računaju 24 tekuća sata. Ukrcaj ili iskrcaj vrši se, opet, u skladu sa radnim vremenom luke u pitanju. "Stojnice se mogu ugovoriti po tekućim danima (ranning days) sa izuzetkom praznika, subota i nedelja. Ugovaranje se može vršiti i po radnim danima (working days), što opet u sebi podrazumijeva isključenje praznika, subota i nedelja. Stojnice se ugovaraju i po tzv. „pogodnim radnim danima (weather working days), što podrazumjeva priznavanje u stojnice samo onog vremena u koje se je moglo stvarno raditi. Iz stojnica se isključuju svi zastoji do kojih je došlo npr. uslijed kiše ili drugih smetnji na strani krcatelja (prekid stojnica)."<sup>74</sup> Jedino se ne

<sup>72</sup> Jakaša Branko, op. cit. str. 193.

<sup>73</sup> Grabovac dr Ivo, Pomorsko op. cit. str. 180.

<sup>74</sup> Ibidem.

računaju u prekide smetnje na strani broda. Pod praznicima podrazumijevaju se državni i lokalni praznici u luci ukrcaja, odnosno iskrcaja. Tako, npr. u arapskim zemljama i Izraelu ne radi se petkom i sl. Ugovaranje stojnica se vrši i tako da su državni i lokalni praznici i subote i nedelje isključene iz stojnica, ali samo ako se tim danima nije radilo. Ukoliko se radilo oni se obračunavaju u vrijeme stojnica. "Radno vrijeme računa se prema radnom vremenu luke u pitanju. Konačno, stojnice se mogu ugovoriti i na način da se ugovara jedno jedinstveno vrijeme, kako za stojnice u luci ukrcaja, tako i za one u luci iskrcaja, pa se onda upotrebno vrijeme prebija. Naime, ako su takve stojnice iznosile 15 dana, a u luci ukrcaja je potrošeno 10 dana, onda za iskrcaj preostaje još 5 dana i nakon toga brod ulazi u prekostojnice. Takve stojnice nazivaju se „reverzibilne stojnice“. Postoji i drugi način računanja stojnica i on je takodje dosta čest, a to je da se stojnice odredjuju saglasno ukrcajnom kapacitetu broda, po dnevnim normama krcanja koje važe u određenoj luci, a koje su potrebne za ukrcaj najvećeg skladišta broda. Nakon isteka tako obračunatog vremena brod bi ulazio u prekostojnice."<sup>75</sup>

Na prekostojnice (demurrage) ima se pravo, sem ukoliko nisu ugovorom isključene. One se plaćaju prema ugovorenom iznosu po tekućim danima i za svaki dan unaprijed, s tim što brod ima pravo da otplovi sa ukrcajem ukoliko mu se prekostojnice ne plaćaju uredno dan za danom. Kod prekostojnica nema nikakvih prekida u računanju, niti zbog nedelja i praznika, ili pak, zbog lošeg vremena. Naš zakonodavac pored prekostojnica poznaje i tzv. vanredne prekostojnice. Koliko je nama poznato takve prekostojnice poznaje još samo italijansko pravo.

Saglasno toj zakonskoj odredbi brodar je dužan da bez obzira na istek stojnica i prekostojnica, ukoliko ih je bilo, da u svakom slučaju ukrca onaj teret koji je u međuvremenu, dovezen pod bok broda, pa tek onda stiže pravo da isplovi. Vanredne prekostojnice prema tome su obavezne po samom Zakonu, a plaćaju se u dvostrukom iznosu u odnosu na prekostojnice. Brodovlasnik je zainteresovan da krcatelj što brže obavlja ukrcajne operacije, a isto tako i primalac iskrcajne, jer to za njega znači uštedu u vremenu i bržu mogućnost ponovnog nudjenja broda za zaposlenje. Zbog toga, po pravilu, kad-god je u čarter ugovorima na putovanje predviđena naknada za prekostojnice predviđa se i određena naknada za tzv. „uštedeno vrijeme“ (despatch money), i ta naknada obično iznosi polovinu naknade predviđene za prekostojnice i plaća se za svaki uštedjeni dan, odnosno srazmjerni dio dana, vremena stojnica.

### 5. 1. 6. TROŠKOVI UKRCAJA I ISKRCAJA TERETA

Kod čartera na putovanje uobičajeno troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta nisu uključeni u vozarinu, već se posebno plaćaju i terete krcatelja, odnosno primaoca. To se postiže unošenjem tzv. „F.I.O.“ klauzule u ovaj ugovor. Značaj ove klauzule za brodarski ugovor na putovanje je toliki da je uključivanje ove klauzule u ugovor istaknuto u samom zaglavlju drugog djela „GENCON“ ugovora, koje prethodi nabranju ugovornih klauzula. F.I.O. klauzula je skraćenica od engleskog izraza „Free In and Out“, (u slobodnom prevodu: slobodno kod ukrcaja i iskrcaja) što znači da te troškove ne snosi brodovlasnik već naručilac, odnosno krcatelj i primalac tereta.

Pored čistih troškova ukrcaja i iskrcaja tereta postoje i troškovi slaganja tereta, kada se radi o komadnom teretu ili troškovi poravnanja, odnosno tzv. „trimovanja“ tereta, kada se radi o rasutom teretu. Obaveza pravilnog slaganja, odnosno poravnanja tereta je obaveza koje se brodar,

<sup>75</sup> Ibidem.

kao stručno lice za taj posao nikako ne može da oslobodi. On je uvijek odgovoran za pravilno slaganje, odnosno trimovanje i dužan je da nadoknadi sve štete koje otuda nastanu. Ako se ništa posebno ne ugovori, onda on snosi i troškove slaganja, odnosno trimovanja. Ipak, nijesu rijetke situacije kada ugovor predviđa da i ove troškove snosi naručilac. U takvoj situaciji, ako se radi o teretu koji se slaže, u upotrebi je klauzula F.I.O.S. (Free In and Out Stowed), a kada se radi o teretu koji se ravna klauzula F.I.O.T. (Free In and Out Trimmed). Pored prednjih klauzula kojima se regulišu samo troškovi ukrcajno iskrcajnih operacija, kod ukrcaja i iskrcaja tzv. „teških“ tereta (teškim teretima smatraju se svi tereti preko 2.000 kg.) u redovnoj je upotrebi (Havy Lift Clause) klauzula o teškim teretima. Unošenjem ove klauzule u ugovor o prevozu reguliše se, kako snošenje troškova za ukrcaj i iskrcaj teških tereta, tako i snošenje rizika za eventualno oštećenje ili uništenje teških tereta u toku ukrcajno iskrcajnih operacija. Saglasno ovoj klauzuli brodar prima teret i za njega snosi rizik od momenta kada teret bude položen u brodsko skladište. Do tada i troškove i rizik snosi krcatelj. Obrnuta je situacija u luci iskrcaja. Od momenta kada lučke ili eventualno brodske dizalice zahvate teški teret u brodom skladištu, prestaje brodarka odgovornost u vezi sa tim teretom i cjelokupni iskrcaj vrši se, kako na rizik, tako i na trošak primaoca.

"Formular Gencon čarter partije počiva, što se tiče ukrcajno iskrcajnih troškova na F.I.O. principu kao osnovnom. Pa, ipak, u svojoj klauzuli broj 5 regulisanju ukrcajno-iskrcajnih troškova taj formular nudi i regulisanje tih troškova saglasno tzv. „Groos Terms“ koji je izraz adekvatan izrazu „Linear Term“ kod linijskih prevoza. Iz sadržine uslova koji se nude u tom dijelu klauzule vidljivo je da se tu ukrcajno iskrcajani troškovi regulišu na način da ih snosi brodar, što je inače uobičajeno za linijske brodove. Normalno je da se ovakvo regulisanje ukrcajno-iskrcajnih troškova kod ugovora o slobodnoj plovidbi na putovanje vrši rijetko, ali i nije nemoguće s obzirom da ne treba smetnuti s uma da je Gencon formularni ugovor za sve vrste tereta koji se prevoze u slobodnoj plovidbi, uključujući i komadni teret. Komadni teret opet najčešće se prevoze kao linijski teret i u vezi sa takvim prevozom redovno se izdaju – teretnice. Prema tome, brod koji je zaključen da vrši jedno ili više putovanja po Gencon ugovoru i da pri tome prevozi komadni teret nije isključeno da preuzme obavezu da troškove ukrcaja i iskrcaja takvog tereta snosi po linijskim uslovima."<sup>76</sup>

### 5. 1. 7. OSPOSOBLJAVANJE BRODA ZA IZVRŠENJE PUTOVANJA

Opšta sposobnost broda za plovidbu u smislu konstrukcione i tehničke osposobljenosti za bezbjednu plovidbu i kvalifikovana posada koju treba da ima svaki brod, prikazani su u okviru izlaganja o brodu kao objektu pomorskog prava i prava unutrašnje plovidbe. Medjutim, brod mora da bude osposobljen i za izvršenje ugovorenog putovanja. U pomorskom pravu ova obaveza nametnuta je pomorskom vozaru (brodaru našeg prava) Medjunarodnom konvencijom o izjednačenju nekih pravila u materiji teretnice iz 1924.godine. Saglasno članu 3. tačka 1. Konvencije vozar je dužan da prije i na početku putovanja (before and at the beginning of the voyage) uloži dužnu pažnju (due diligence) da brod osposobi za plovidbu, primjereno ga opremi, popuni posadom i snabdje zalihama, osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, ledenice,

<sup>76</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 83.

hladnjače i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi njenog preuzimanja, prevoza i očuvanja.

Izraz „prije i na početku putovanja“ označava obavezu, ali i pravo vozača da brod osposobljava za izvršenje određenog putovanja. Skladišta moraju prva da budu spremna, sve dok se ne krene na izvršenje putovanja, ali u momentu isplovljenja broda mora u cjelini da bude sposoban za izvršenje ugovorenog putovanja, kako u navigacionom pogledu, tehnički sposoban sa kvalifikovanom i dovoljnom posadom, snabdjeven gorivom, mazivom i svim vrstama potrebnih zaliha, što je sve obuhvaćeno pojmom „seawortheness“, ali i sposoban da ugovoreni teret uredno preveze, očuva ga u toku putovanja i u stanju u kome ga je primio preda primaocu na određitu – „cargowortheness“.

Osposobljavanje vozača mora da izvrši sa dužnom pažnjom, pa ako i pored upotrebe tog stepena pažnje brod u nečemu ostane nesposoban, vozača za takav propust neće odgovarati. Dakle, radi se o relativnoj, a ne apsolutnoj obavezi vozača. Konačno, još dvije stvari su bitne kada se radi o izvršenju određenog putovanja, kako kod prevoza u linijskoj plovidbi, tako i kod ugovora na putovanje. Prvo, brod mora da bude osposobljen dužnom pažnjom na početku putovanja i za kasnije, u toku putovanja, za nastalu nesposobnost vozača ne odgovara, i drugo, ako se putovanje sastoji iz više faza (pristajanje u više luka, što je redovno u linijskoj plovidbi), onda obaveza osposobljavanja broda postoji za svaku fazu putovanja posebno. Naš Zakon umjesto konvencijskog izraza „prije i na početku putovanja“ upotrebljava izraz „na vrijeme“, a umjesto izraza „dužnom pažnjom“, izraz „pažnjom urednog broda“. U našoj teoriji i sudskoj praksi nesporno je da ovi izrazi imaju isto značenje kao i upotrebljeni izrazi u Konvenciji.

U unutrašnjoj plovidbi brod u toku cijelog trajanja ugovora mora da bude sposoban za plovidbu, a ista obaveza u pomorskom pravu postoji kod ugovora o tajm čarteru, a brodovi država koje primjenjuju Antverpenska pravila, imaju istu obavezu i u redovnom pomorskom prevozu.

### 5. 1. 8. IZVRŠENJE PUTOVANJA (PRAVO NA DEVIJACIJU)

Naše pravo, a tako i pravo drugih država kao npr. "Opšte pomorsko pravo Engleske (common law) određuje da je brodar dužan da putovanje izvrši u ugovorenom roku, a ako taj rok nije određen, onda u primjerenom roku. Međutim, izvršenje putovanja kod ugovora o čarteru broda na putovanje u pomorskoj praksi je obaveza, ali ujedno na izvijestan način i pravo brodoglasnika. Zbog toga brodoglasnik sebi kroz klauzulu o pravu na devijaciju (Deviation Clause) pribavlja potpunu slobodu izvršenja putovanja, pa se u klauzuli kaže da brod ima pravo da pristaje u svaku i sve luke u bilo kom redu, za bilo koju potrebu, da plovi bez pilota, da tegli i da pruža pomoć brodovima u bilo kojoj situaciji i, takodje, da vrši devijaciju u cilju spašavanja života i imovine na moru."<sup>77</sup>

"Od svih ovih prava koja brodoglasnik kroz ovu klauzulu nastoji sebi da pribavi jedino pravo koje mu se ne može nikako osporiti, jeste pravo da skreće sa ugovorenog puta u cilju spašavanja ljudskih života i imovine na moru. Sva ostala prava, iako klauzulom predviđena, u

<sup>77</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 85.

određenim situacijama mogu biti osporena od strane druge ugovorne strane."<sup>78</sup> Različite mogu da budu okolnosti koje će govoriti u prilog obaveze brodovlasnika da putovanje izvrši bez zadržavanja i nepotrebnog skretanja sa ugovorenog puta, kao što su vrsta tereta koji se prevozi, njegova eventualna kvarljivost, tržište na koje treba na vrijeme stići, itd. Zbog toga su navedenu klauzulu sudovi, posebno u Engleskoj, restriktivno tumačili i moguće pravo na skretanje u pojedine luke, tumačili uvijek u okviru ugovorenog ili uobičajenog prevoznog puta, ali nikako i izvan njega.

### 5. 1. 9. VOZARINA

"Za razliku od vozarine kod linijskih prevoza koja je utvrđena tarifom linijskih brodara, vozarina u slobodnom prevozu kod charter ugovora na putovanje redovno se utvrđuje ugovorom. Postoje u osnovi dva načina određivanja vozarine, i to: paušalno, ili po jedinici tereta. Paušalna vozarina (lumsun freight) je vozarina kod koje je iznos utvrđen bez obzira na količinu, i težinu tereta. Ona se računa po jedinici brodskog prostora koji je naručiocu stavljen na raspolaganje i takvom ugovaranju najčešće se pribjegava kada naručilac ne zna, ili ne može, unaprijed da utvrdi približnu težinu i zapreminu tereta koji namjerava da krca."<sup>79</sup>

Vozarina po jedinici tereta može da se ugovori tako što će se uzeti bilo težinska ili prostorna jedinica, a izuzeteno, vozarina se može odrediti i po komadu. Da bi vozarina bila utvrđena dovoljno je da se naznači vozarinski stav koji se plaća po izabranoj jedinici tereta, npr. po težinskoj toni, kubnom mestu i slično, pa se onda na toj osnovi izračunava cjelokupna vozarina.

Kada je vozarina ugovorena paušalno ili po jedinici tereta, ali tako da se ima krcati teret za cijeli brod (full and complete cargo) onda brodar, ukoliko nije ispunio kapacitet broda, nema pravo da krca drugi teret bez saglasnosti naručioca, ali ima pravo da naplati razliku vozarine za neiskorišćeni dio brodskog prostora, i takva vozarina naziva se „mrtva vozarina“ (dead freight).

"Kod chartera na putovanje vozarina se plaća u gotovini bez ikakvih odbitaka prilikom predaje tereta primaocu, a ukoliko se radi o različitim valutama prema važećem kursu na dan plaćanja. Isto tako, ukoliko je to potrebno daje se pravo zapovjedniku broda da traži isplatu vozarine u ratama, za predatu svaku pojedinačnu isporuku, odnosno dio tereta."<sup>80</sup> S obzirom na činjenicu da se vozarina plaća na odredištu ugovor predviđa određenu akontaciju u gotovom novcu koja se brodu isplaćuje u luci ukrcaja, a sa ciljem da se pokriju uobičajeni troškovi u toj luci. Ovakvu pravnu situaciju sa plaćanjem vozarine imamo pod uslovom da se za teret koji se prevozi ne izdaje teretnica, odnosno više teretnica, a što je skoro gotovo redovna praksa. Kada dolazi do izdavanja teretnice onda se plaćanje vozarine za svaki dio tereta ili, eventualno za cjelokupno ukrcani teret, vrši na bazi izdate teretnice. Sve teretnice, u sebi sadrže klauzulu o plaćanju vozarine unaprijed, i to po principu da je vozarina zaradjena, bez obzira na to da li će teret kasnije biti izgubljen ili ne. O toj klauzuli bilo je riječi kod ugovora o linijskom prevozu i ona je u svemu važeća i kod ugovora na putovanje kada je izdata teretnica. Tako dolazimo u situaciju da se i kod ove vrste prevoza vozarina plaća unaprijed kao kod linijskog prevoza.

<sup>78</sup> Jakaša Branko, op. cit. str. 218.

<sup>79</sup> Jakaša Branko, op. cit. str. 271.

<sup>80</sup> Ibidem.



Kada se nakon zaključene čarter partije na putovanje izda više teretnica za više partija tereta može da dodje do nesaglasnosti između vozarine koja je ugovorena po čarter partiji i zbira vozarina koje se imaju platiti po svim izdatim tereticama. Da bi se ove neugodnosti izbjegle Gencon čarter partija u klauzuli broj 9, predviđa pravo zapovjednika broda da potpisuje teretnice sa naznačenim vozarinskim ratama u njima bez uticaja na vozarinsku ratu koja je utvrđena u čarter partiji. Iz ovoga, opet saglasno navedenoj klauzuli, proističe pravo broдача da ukoliko je zbir vozarina po svim izdatim tereticama manji od vozarine koja je utvrđena u čarter partiji, da odnosne teretnice ne izda sve dok mu krcatelji ne plate unaprijed razliku koja se je pojavila.

### 5. 1. 10. PRIVILEGIJE NA UKRCANIM STVARIMA

"Saglasno pravu mnogih država, tako i naše pravo, daje pravo broдару, ali i određenom krugu drugih povjerioca pruža zaštitu putem ustanovljavanja zakonskog založnog prava (privilegija) da se za svoja potraživanja mogu namiriti ispred drugih povjerilaca."<sup>81</sup> Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, privilegije na ukrcanim stvarima dijeli u tri reda međusobnog prvenstva među privilegijama, i to:

1. u prvi red privilegija spadaju potraživanja za sudske troškove učinjene u zajedničkom interesu svih povjerilaca u postupku izvršenja ili obezbjeđenja vezano za čuvanje robe (stvari) i njenu prodaju, kao i troškovi čuvanja i nadzora nad robom od momenta dolaska broda u poslednju luku;
2. drugi red čine potraživanja nagrade za spasavanje i doprinosa koji se duguju za zajedničku havariju; i
3. u trećem redu su potraživanja iz ugovora o prevozu i potraživanja izdataka za uskladištenje robe koja je predmet prevoza.

Medjusobni red prvenstva naplate među pojedinim redovima i u okviru jednog reda istovjetan je kao kod privilegija na brodu. Činjenica što zakonodavac propisuje određena potraživanja kao privilegovana ne utiče na pravo zadržavanja (retencije) koje vozar, pa i skladištar, može da vrši nad robom koja je u njihovom posjedu, ali tu treba znati da privilegije imaju prvenstvo nad retencijom i, što je vrlo značajno, pravo zadržavanja može se vršiti samo dok se stvari nalaze u posjedu (državini) strane koja se njime koristi, dok privilegije djeluju i kada su stvari (roba koja se je prevozila) izašle iz detencije povjerioca privilegovanog potraživanja, u čemu se u teoriji vidi stvarnopravni karakter ovog privilegija.

Zakon određuje i prestanak privilegija na ukrcanim stvarima:

1. prestankom potraživanja obezbjeđenog zakonskim založnim pravom;
2. prodajom stvari u izvršenom ili stečajnom postupku;
3. ako povjerilac ne zatraži izdavanje privremene mjere kod nadležnog suda u roku od 15 dana od dana kada su stvari iskrcane;
4. ako su i prije isteka roka iz tačke 3. stvari na zakonit način prešle u ruke trećih lica koja ih ne drže u ime dužnika; i
5. proglašenjem stvari pomorskim plenom ili ratnim plenom na moru.

<sup>81</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 87.

### 5. 1. 11. ODGOVORNOST ZA TERET KOD UGOVORA NA PUTOVANJE

Po načelima opšteg pomorskog prava brodovlasnik u ulozi vozara za uredno izvršenje prevoza stvari morem, njihovo čuvanje i sl, snosi tzv. „apsolutnu odgovornost“. Ta apsolutna odgovornost, u prvom redu, podrazumijeva njegovu apsolutnu obavezu da za izvršenje odnosnog ugovora, brod bude sposoban za plovidbu. Kao što je poznato, kasnije je ta apsolutna vozareva odgovornost znatno umanjena, pa vremenom biva i potpuno isključena upravo širokim tumačenjem slobode ugovaranja i unošenjem velikog broja klauzula o isključenju odgovornosti za teret koji je preuzet na prevoz, u sve ugovore o prevozu, uključujući i teretnice. Takvo stanje rezultiralo je kod onih prevoza koji se vrše na osnovu teretnice usvojene 1924.godine, Briselske konvencije o teretnici koja je postavila, i danas, važeće osnove odgovornosti vozara za teret koji je primio na prevoz, ali samo u slučajevima kada se taj prevoz vrši po teretnici. To podrazumijeva da u domenu slobodnih-čarter prevoza i dalje važi načelo o slobodi ugovaranja.

"Koristeći se ovim načelom u Gencon čarter partiji unijeta je klauzula o brodovlasnikovoj odgovornosti za štete i gubitak na teretu, kao i za štete zbog zakašnjenja prilikom predaje tereta koja se bazira na brodovlasnikovoj dužnoj pažnji da brod osposobi za plovidbu, čime se ovaj dio njegove odgovornosti upodobljava sa odgovornošću vozara kada se prevoz vrši uz izdavanje teretnice. Medjutim, njegova odgovornost za sami gubitak ili oštećenje tereta ograničena je samo na nepravilno ili nemarno slaganje tereta, ali ne produžava se i na obavezu čuvanja tereta za vrijeme trajanja putovanja, što je jedna od osnovnih obaveza vozara saglasno Briselskoj konvenciji. Zbog svega toga, može da se kaže da je brodovlasnikova odgovornost za gubitak ili oštećenje tereta u ovom ugovoru uža i manja nego prema Briselskoj konvenciji. Pri tome, treba imati u vidu još jednu klauzulu iz Gencon čarter partije, a to je klauzula br. 12, o obeštećenju (indemnity) za neizvršenje ugovora, prema kojoj je brodovlasnik iz te činjenice odgovoran za nastalu štetu najviše do iznosa koji ne prelazi ugovorenu vozarinu."<sup>82</sup>

Medjutim, kada za ukrcani teret dolazi do izdavanja teretnice i kada se teretnica preda u treće ruke, dakle, u ruke primaoca koji je različit od naručioca, onda se odgovornost za gubitak, oštećenje i zakašnjenje u vezi sa isporukom tereta ravna prema teretnici, a to znači i prema odredbama Briselske konvencije o teretnici. "Teretnice bez razlike sadrže klauzulu na bazi koje sa stanovišta odgovornosti, vozari podliježu primjeni odredaba Briselske konvencije i njenih kasnijih izmjena i dopuna. Ova klauzula poznata je kao vrhovna (Paramount) klauzula."<sup>83</sup>

Kada se radi o primjeni našeg prava, režim odgovornosti brodarka za teret onako kako je ustanovljen Briselskom konvencijom, proteže se na sve vrste prevoza, pa dakle, i na prevoze koji se vrše po čarter partijama u slobodnoj plovidbi. Ti naši propisi su prinudne prirode, uostalom, kao što su i propisi Briselske konvencije, i oni se ne mogu isključiti niti mijenjati sporazumom stranaka, tako da, ukoliko dodje do primjene našeg prava, odredbe o odgovornosti brodarka za teret u Gencon čarter partiji, a niti u drugim čarter partijama, ne bi imale pravnu važnost.

<sup>82</sup> Badovinac Gavro, op. cit. str. 99.

<sup>83</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 88.

### 5. 1. 12. PREDAJA TERETA PRIMAOCU I ZALOŽNO PRAVO NA TERETU

Brodovlasnik, odnosno brodar na odredištu predajte teret primaocu koji je označen u ugovoru, a ako je izdata teretnica onda primaocu koji se uredno legitimiše takvom teretnicom. "Ukoliko se na odredištu ne pojavi primalac, onda će brodovlasnik ispuniti svoju obavezu iz ugovora ukoliko terete uredno preda javnom skladištu."<sup>84</sup> Za prava koja brodovlasnik ima prema teretu, za vozarinu, mrtvu vozarinu, prekostojnice i štete zbog zadržavanja broda, on ima založno pravo na teretu, što znači da se za sva ta potraživanja može prvi namiriti, izvršavajući pravo zadržavanja tog tereta (retencije), dok suprotna strana ne izmiri svoje obaveze, a nakon toga i eventualnom prodajom tereta radi namirenja.

### 5. 1. 13. DRUGE KLAUZULE U GENCON-U

Pored nabrojanih i analiziranih klauzula koje čine osnovnu sadržinu ovog ugovora, treba istaći da ugovor sadrži još i klauzule o generalnoj havariji, agencijama i provizijama, klauzulu o štrajku, ratu, klauzulu o ledu i o nadležnosti za rješavanje spora – arbitražnu klauzulu.

"Klauzula o generalnoj havariji predviđa da ukoliko se u toku izvršenja ugovora dogodi slučaj generalne havarije, da će se ista riješavati saglasno Antverpenskima pravilima (sada su na snazi Pravila iz 2004.godine). Klauzula o agencijama predviđa pravo brodovlasnika da imenuje svoga brokera ili agenta, kako u luci ukrcaja, tako i u iskrcajnoj luci. Klauzula o provizijama brokera predviđa to pravo i naglašava da se visina provizije treba specificirati u samom ugovoru."<sup>85</sup>

Što se tiče klauzula o štrajku, ratu i ledu, radi se o specifičnim klauzulama koje predviđaju postupak i prava stranaka u pojedinim vanrednim okolnostima koje, pod određenim uslovima, imaju i karakter više sile. Zbog toga, ove klauzule imaju dvostruki pristup nastaloj situaciji. U prvom redu, daju određena prava ugovornim strankama kako da postupaju kada okolnosti štrajka, rata ili leda otežavaju izvršenje ugovora, a kako u onim slučajevima kada ga onemogućavaju. Po pravilu, u svim slučajevima kada je zbog prednjih okolnosti izvršenje ugovora onemogućeno, ugovor se raskida i stranke više nemaju međusobnih obaveza.

"Razlikuje se situacija ako je do štrajka, ili rata došlo u ukrcajnoj luci. Onda se takva luka smatra nesigurnom lukom, pa brod nije dužan da u takve luke ide i to samo po sebi, po pravilu, dovodi do raskida ugovora. Sasvim je drugačija situacija kada se radi o lukama koje su takodje zahvaćene štrajkom ili ratom, a radi se o iskrcajnim lukama."<sup>86</sup> I u tom slučaju radi se o nesigurnim lukama u koje brod nije dužan da uplovi, ali sada je potrebno da se riješi situacija sa iskrcajem tereta. Dakle, potrebno je da ugovor bude priveden kraju, da bude izvršen. U takvim situacijama prvenstvo odlučivanja ima naručilac, a ako se teretnica nalazi u rukama primaoca, onda primalac. Oni su dužni da izaberu drugu sigurnu luku u koju brod može da uplovi, da tamo iskrci teret i na taj način da se izvrši ugovor o prevozu. Ako brod blagovremeno ne dobije takav

<sup>84</sup> Badovinac Gavro, op. cit. str. 128.

<sup>85</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 89.

<sup>86</sup> Ibidem.

nalog od strane imaoca prava, onda on sam ima pravo da odabere luku koju smatra sigurnom i na taj način izvrši ugovor.

Slične odredbe sadrži i generalna klauzula o ledu, mada je situacija sa ledom unekoliko drugačija, pošto su u pomorstvu unaprijed poznate sve one luke koje su u pojedinim djelovima godine, a neke i permanentno ugrožene od leda. U takve luke mogu da se šalju brodovi specijalno ojačani za takvu plovidbu i onda se na njima u svemu ne primenjuje klauzula o ledu. Međutim, za brodove u redovnoj plovidbi, led čini određenu luku nesigurnom i, zapovjednik broda ima pravo da izbjegava te luke. Tu on ima široka ovlašćenja saglasno pomenutoj klauzuli. Može uopšte da ne uplovi u takvu luku. Ako uplovi, a postoji opasnost da bude zarobljen od leda, može odmah da isplovi bez ikakvog tereta, ili samo sa ukrcanim djelom tereta i to njegovo pravo se odnosi istovjetno, kako na ukrcajnu, tako i na iskrcajnu luku. Što se tiče konačnog izvršenja ugovora situacija je istovjetna kao i u prethodnim slučajevima. Naime, brod će zatražiti da mu bude određena luka sigurna za iskrcaj, a ukoliko primalac takvu luku ne odredi, zapovjednik će sam izabrati sigurnu luku i u njoj iskrcati teret.

Klauzula o arbitraži redovno predviđa povjeravanje eventualnog spora pomorskoj arbitraži u Londonu, ili Njujorku, ali stranke mogu da izaberu i bilo koju drugu arbitražu, čija će odluka biti konačna za strane u sporu.

#### 5. 1. 14. PRESTANAK UGOVORA

"Formular Gencon-a ne predviđa druge slučajeve prestanka ugovora sem onih koji mogu proisteći nastankom okolnosti predviđenih u klauzulama o štrajku, ratu i ledu. Takođe, formular ugovora predviđa i brisovnu klauzulu kao mogućnost kancelovanja ugovora zbog neblagovremenog dolaska. Klauzula broj 11, o obeštećenju govori o neizvršenju ugovora u cjelini, i štetu za takvo neizvršenje ograničava na visinu vozarine."<sup>87</sup>

Sve iznijeto ukazuje da se slučajevi prestanka ugovora imaju rješavati u načelu saglasno opštim propisima o prestanku ugovora, i tako je u većini zemalja svijeta.

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi sa svoje strane sadrži dosta precizne norme o prestanku ugovora o prevozu stvari. Osnovni uslov za trajan prestanak ugovora je njegovo trajno onemogućenje djelovanjem više sile. Takođe, ugovor može prestati i ako djelovanje više sile onemogućava izvršenje ugovora za duže vrijeme ili je neizvjesno koliko će to djelovanje da traje. Zakon dalje predviđa pravo na obeštećenje stranke koja nije kriva za neizvršenje; pravo broдача na naknadu troškova u vezi sa iskrcavanjem tereta, itd. Pored prestanka ugovora uslijed djelovanja više sile, naš Zakon predviđa i pravo stranaka da odustanu od ugovora, pa propisuje da svaka strana ima pravo da odustane od ugovora kada bi mogla da bude ugrožena bezbjednost 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 da predvidi, a koje bi okolnosti trajale duže vremena ili je neizvjesno koliko će trajati. Posebno se ističe da onemogućavanje izvršenja ugovora samo na kraće vrijeme ne daje pravo ugovornim stranama na odustanak.

Kod brođarskog ugovora cijelim brodom u pomorskoj plovidbi, a to je upravo „Voyage charter“, naš Zakon daje pravo naručiocu da može da odustane od ugovora do svršetka ukrcaja tereta uz uslov da plati polovinu ugovorene vozarine, eventualnu naknadu za prekestojnice, ako

<sup>87</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 91.

ih je bilo, i druge troškove koje nijesu uračunati u vozarinu. Zakonodavac propisuje da se ovo pravo naručioca može primjeniti, i ako je ugovoren prevoz srazmjernim djelom broda, određenim brodskim prostorom ili prevoz pojedinih stvari, pod uslovom da svi naručioci odustanu od ugovora. Svaki naručilac može da odustane od ugovora prije početka ukrcanja, pod uslovom da plati cijelu ugovorenu vozarinu i druge eventualne troškove ako ih je bilo.

Ako je odustajanje od ugovora povezano i sa potrebom iskrcavanja tereta iz broda, onda će se takvo iskrcavanje dozvoliti samo pod uslovom da se može vršiti bez opasnosti za bezbjednost broda i ostalog tereta i pod uslovom da takvo iskrcaje ne dovede do većeg zakašnjenja u odlasku broda. Kada je u slučajevima odustanja od ugovora izdata teretnica, naručilac može da odustane od ugovora ako vrati brodaru sve primjerke teretnice ili mu pruži obezbjeđenje za štetu koja bi brodaru mogla da nastane zato što mu nisu vraćeni svi primjerci teretnice. Konačno, ako do završetka ukrcaja zapovjedniku broda nisu predate carinske i druge isprave potrebne za ukrcaj, prevoz i iskrcaj tereta na određitu zapovjednik ima pravo da iskrca teret, otplovi brodom i zadrži pravo na punu vozarinu i druge troškove.

## 6. PREVOZNE ISPRAVE U POMORSKOJ PLOVIDBI

Prevozne isprave u plovidbenom pravu, u prvom redu teretnica, su dokumenti takvih karakteristika i značaja da zalužuju posebno proučavanje, i biće obrađene u nastavku rada.

Isprave koje su zastupljene u pomorsko-prevoznim ugovorima su :

- charter party - ugovor,
- booking note - zaključnica,
- bill of lading - teretnica,
- sea waybill - pomorsko teretni list,
- triptih,
- tovarni list.

O ugovoru bilo je riječi na početku ovog rada.

U narednim poglavljima će se detaljnije izlagati teretnica i teretni list.

Zaključnica predstavlja pisanu formu usmeno zaključenog ugovora. Njene glavne osobine su:

- daje se na unaprijed utvrđenom i odštampanom formularu ili na ad hoc sastavljenom obrascu
- ne predstavlja pisanu formu ugovora pa je ugovor prema tome punovažan i kada zaključnica nije izdata
- u sadržaj ulaze svi bitni elementi ugovora bez obzira da li su oni određeni zakonom, sporazumom ili prirodom posla.

Sledeća isprava kod pomorsko-prevoznih ugovora je triptih. Pod ovim pojmom podrazumjevaju se tri isprave, i to: prijava ukrcaja, nalog ukrcaja i potvrda o ukrcaju.

Pomorsko-prevozni ugovori, ili kako se naziva ugovor o prevozu stvari morem je takav pravni posao u kome se jedna ugovorna strana (brodar) obavezuje da izvrši prevoz određene robe ili prevoz određenim brodom na određenoj prevoznj relaciji, a druga strana (naručilac) prevoza obavezuje se da za tu uslugu plati određenu vozarinu. Ugovor o prevozu robe morem zaključen je kad su se ugovorne strane sporazumjele o njegovim bitnim elementima. Riječ je o neformalnom ugovoru, koji se potvrđuje izdavanjem teretnice ili druge prevozne isprave.

Po prirodi samog posla bitni elementi ugovora su: konkretan predmet ugovora, prevozna relacija i vozarina. Pošto je vozarina odrediva, ona se može odrediti i na neki drugi uobičajan način, osim ugovorom, a najčešće na osnovu tarifa. Predmet ugovora može biti: stvar, brod ili vrijeme.

Najosnovniji tip pomorsko-prevoznih ugovora jesu ugovori o iskorištavanju broda, i ti ugovori su vezani za eksploataciju broda u komercijalne svrhe. "U ovoj kategoriji se nalaze najpopularniji ugovori pomorskog prava o prevozu robe i putnika, ali i brojni drugi koje ne srećemo baš često, kao što su ugovor o tegljenju, ugovor o građevinskim radovima na moru, ugovor o ribolovu i ostali."<sup>88</sup>

Kad je u pitanju ugovor o prevozu putnika i prtljaga, brodar se obavezuje da će prevesti jednog ili više putnika i njihov prtljag, a naručilac se obavezuje da će za tu uslugu platiti određenu naknadu tj. prevozninu. Bitno kod ovog ugovora je, da se utvrde elementi kao što su: tačka polaska, tačka dolaska, usputne tačke, cijena prevoza, opremljenost prostorija u kojima će putnik da boravi tokom svog putovanja i dr. Prtljag, kada je riječ o putničkom prevozu predstavlja svaku stvar koja se transportuje na osnovu ugovora o prevozu.

Osnovna razlika između prevoza putnika i stvari morem jeste u tome što putnik nije objekat prava, već subjekat prevoza i ugovorna stranka kojoj je neophodno obezbjediti specifičnosti, kao što su drugačiji način ukrcaja, hrana, itd... Da bi se zaključio ugovor o prevozu putnika, potrebno je da brodar izda putniku putnu kartu, a ovaj za istu plati određenu novčanu nadoknadu. Putna karta može da glasi na ime putnika, ili na donosioca.

## 6. 1. TERETNICA

Teretnica je isprava koja se redovno, a često i isključivo, izdaje u pomorskom prevozu robe, a može se izdavati i u unutrašnjoj plovidbi. Izdavanjem teretnice brodar potvrđuje da je primo na prevoz robu koja je označena u toj ispravi i da se obavezao da tu robu preveze u određenu luku i preda ovlašćenom primaocu.

"U našoj pravnoj teoriji za teretnicu se upotrebljava i naziv konosman, (po francuskom nazivu *connaissance* ili njemačkom *konnossament*), koji potiče od latinske riječi *cognoscere*, što znači priznavanje, potvrđivanje. Naziv teretnica je zakonski termin našeg prava, koji je opet, više u skladu sa engleskim, i u svjetskim razmjerama najšire korišćenim nazivom „*Bill of Lading*“, što u prevodu znači potvrda ukrcaja, a to značenje ima i italijanski naziv „*polizza di carico*“, a koje u svemu treba dati i u stvari ga ima i naš termin – teretnica."<sup>89</sup>

Teretnica se izdaje u postupku ukrcaja tereta na brod, u pravnom smislu kao završni čin izvršenog ukrcaja. Teretnicu sastavlja brodar na osnovu pismenih podataka krcatelja, a postupak izdavanje teretnice sastoji se iz tri faze, koje prate tri odgovarajuća papira poznata kao triptih. Na zahtjev krcatelja, brodar, odnosno njegov agent na osnovu potvrde ukrcaja izdaje teretnicu, kao ispravu kojom se konačno potvrđuje da je odnosni teret po vrsti i količini ukrcan na brod.

**Funkcije teretnice.** Teretnica kao osnovna, a često i jedina isprava koja se izdaje u vezi sa robom koja je ukrcana na brod po nepodeljenom shvatanju u svjetskom zakonodavstvu, praksi i teoriji ima tri osnovne funkcije, i to:

<sup>88</sup> Trajković dr Miodrag, op. cit. str. 47.

<sup>89</sup> Jakaša Branko, op. cit. str. 228.

a) Teretnica predstavlja ispravu koja je dokaz o postojanju i uslovima ugovora o prevozu, Teretnica kada je izdata u linijskom prevozu sadrži detaljne podatke o uslovima ugovora o prevozu i, kod pomorsko-vozarskog ugovora, podaci iz teretnice čine sadržinu zaključenog ugovora, i ne mogu se mijenjati s obzirom da se u slučaju linijskog prevoza radi o ugovoru po pristupu. Teretnica se međjutim izdaje i pored toga što je prethodno zaključen brodarski ugovor na putovanje, odnosno neki drugi brodarski ugovor, pa u tom slučaju teretnica sadrži u biti samo one podatke koji su vezani za teret koji je ukrcao na brod, a što se tiče uslova ugovora o prevozu, po pravilu, se poziva na zaključenu čarter partiju. Naravno, da to ne mora uvijek tako biti, pa može doći do neslaganja između uslova iz ugovora o prevozu i uslova sadržanih u teretnici i, tada dolazi do spora, ali postoje prihvaćeni načini za njegovo razrješenje. Naime, kroz sudsku praksu, i u teoriji utvrđeno je, kada treba dati prednost uslovima iz ugovora o prevozu, a kada teretnici.

b) Teretnica služi kao potvrda da je teret ukrcao na brod. Ovo je, izvorna funkcija teretnice. Nakon što je teret primio na prevoz, odnosno ukrcao ga na brod, brodar koji, ako se prevoz vrši samo po teretnici, ima funkciju vozara, na zahtjev krcatelja izdaje teretnicu kojom potvrđuje da je teret opisan u teretnici, primio i ukrcao na brod. U teretnicu se unosi vrsta, količina i stanje tereta primljenog na prevoz. Postoji pretpostavka da je teret ukrcao na brod u ispravnom stanju. Povjerenje u teretnicu kao dokument koji potvrđuje da je naznačeni teret zaista ukrcao na brod po vrsti, količini i stanju kako je to u teretnici naznačeno u direktnoj je vezi, s jedne strane sa primjenom sistema odgovornosti broдача (pomorskog vozara) za teret i, s druge strane, sa njenom upotrebom kao ispravom koja se upotrebljava u pomorskoj kupoprodaji.

c) Treća osobina teretnice jeste da je ona hartija od vrijednosti koja njenom imaoocu daje prava na teretu za koji je izdata i čijim prenosom se ta prava mogu da prenesu na treća lica. Teretnica spada u tzv. stvarnopravne hartije od vrijednosti, što znači da teretnica njenom zakonitom imaoocu daje pravo svojine.

Teretnica se može izdavati na tri načina, i to na: 1)ime, 2)po naredbi i 3)na donosioca. Ako se teretnica izdaje na ime, onda je to, po pravilu, kao i kod svih drugih hartija od vrijednosti, neprenosiv dokument, ali se ipak može prenositi putem građansko-pravne cesije. Teretnica po naredbi prenosi se na drugo lice indosamentom. Ovo je najčešći slučaj izdavanja teretnice zbog njene specijalne uloge u međunarodnoj kupoprodajnoj transakciji, čiji je samo jedan dio prevoz robe morem, pa se zbog toga uvijek mora voditi računa da se zakoniti imalac teretnice koji na određitu potražuje teret može pravilno legitimisati neprekinutim nizom indosamenata na teretnici. Konačno, teretnica se može izdavati i na donosioca, ali to je vrlo rijedak slučaj, s obzirom da stvara pravnu nesigurnost koja je nepoželjna u tako značajnoj privrednoj, po pravilu, spoljnotrgovinskoj grani, sa učešćem tereta velikih vrijednosti.

**Sadržina teretnice.** Teretnica je formalni dokument, mada ugovor koji se zaključuje je, neformalan. Svi veliki svjetski brođari, posebno linijski, imaju svoje teretnice sa naznakom u samom zaglavlju firme, odnosno naziva i sjedišta brođarske kompanije koja je teretnicu izdala. To je upravo i prvi element sadržine teretnice koji se zahtijeva i u našem pravu. Saglasno Zakonu teretnica treba da sadrži ime, odnosno druge podatke o identitetu brođa; firmu, odnosno naziv i sjedište, ime i pribavlište krcatelja; firmu, odnosno naziv i sjedište odnosno ime i prebivalište primaoca ako je teretnica izdata samo na ime, ili oznaku po naredbi, ili na donosioca; luku, odnosno pristanište određita ili vrijeme kada će se, odnosno mjesto gdje će se takva luka, odnosno pristanište, odrediti; količinu tereta prema broju komada, težini, zapremini ili drugoj jedinici mjere, prema vrsti tereta; vrstu tereta i oznake koje se na njemu nalaze; stanje tereta ili

omota prema spoljnjem izgledu; odredbe o vozarini; mjesto i dan ukrcaja tereta i izdavanja teretnice.

Zatim, teretnica može da sadrži i druge podatke, i to posebno uslove ugovora o prevozu. Teretnicu svojeručno potpisuje brodar ili njegov pomoćnik, a to su, po pravilu, zapovjednik broda ili brodarev agent.

**Dokazna snaga teretnice.** O ispravnom stanju tereta brodar treba da se uvjeri prilikom prijema tereta i njegovog ukrcaja, pa zbog toga u štampanom obliku na svim tereticama postoji klauzula „Shipped in apparent good order and condition“, što u slobodnom prevodu glasi „ukrcano u dobrom stanju prema spoljnjem izgledu“. Ovo je značajno sa stanovišta prava, jer brodar kada krca teret na brod nema posebnu obavezu da provjera kvalitet tereta, njega interesuju i on snosi odgovornost za obilježja tereta prema spoljnjem izgledu, pa i klauzula u pitanju, ukazuje na granice te njegove obaveze. Krcatelj, sa svoje strane, odnosno naručilac prevoza da bi teretnicu mogao da upotrebljava u međunarodnoj kupoprodaji kao jedan od bitnih dokumenata za iskupljivanje tereta, posebno kada se plaćanje robe vrši uz otvaranje tzv. robnog akreditiva, mora u svojim rukama da ima teretnicu koja ne sadrži nikakve podatke koji bi na bilo koji način umanjivali vrijednost teretnice i dovodili u pitanje svojstva robe koja je ukrcana na brod, bilo u pogledu količine, ambalaže i oznaka robe ili nekih drugih svojstava koja ne pružaju dovoljnu sigurnost da će roba u neoštećenom stanju biti predata na odredištu.

Prilikom ukrcaja robe na brod postoji praksa, a o tome naš Zakon ima i posebnu odredbu da, ako postoji opravdana sumnja da podaci koje je naveo krcatelj o vrsti tereta, ili oznakama koje se na njemu nalaze, ili količini tereta prema broju, težini, zapremini, ili drugoj jedinici mjere, nisu tačni, ili potpuni, a nema razumne mogućnosti da se tačnost tih podataka provjerava prilikom ukrcavanja ili ako su oznake na teretu nejasne ili nedovoljno trajne, brodar pomorskog broda ima pravo da u teretnicu unese obrazložene primjedbe o tim okolnostima. Ovo je od značaja za pravnu valjanost teretnice i kako je već rečeno, za njenu dokaznu snagu u odnosu na robu koja se prevozi na odredjenom brodu.

Teretnica koja u sebi ne sadrži nikakve primjedbe koje bi na bilo koji način poništavale validnost klauzule da je teret na brodu ukrcan u dobrom stanju prema spoljnjem izgledu u svjetskoj pomorskoj praksi poznata je kao čista teretnica (Clean Bill of Lading). Medjutim, ako brodar stavi bilo koju, od nabrojanih mogućih primjedbi u teretnicu, onda je on izvršio tzv. zatvaranje teretnice i ta teretnica više nije čista, pa samim tim je i nepogodna za trgovački promet. Takva teretnica nije od koristi naručiocu prevoza, odnosno vlasniku tereta, jer je za njega neupotrebljiva, pa on u svakom slučaju nastoji da dobije čistu teretnicu. Ako dodje do takve situacije, opet je stvorena praksa, da brodar krcatelju, odnosno naručiocu, izdaje čistu teretnicu, ali nakon što je od krcatelja primio tzv. garantno pismo (Letter of Guarantee) kojim krcatelj izjavljuje da teret nema one nedostake radi kojih brodar želi da u teretnicu stavi primjedbe, ali da će, ukoliko se na odredištu ispostavi da su ipak takvi nedostaci postojali, obeštetiti brodara u potpunosti za svu štetu koju eventualno otuda bude pretrpio. Zakonodavstvo i svjetska pomorska praksa, posebno sudovi i osiguratelji, nisu naklonjeni izdavanju takvih garantnih pisama. Sudovi mnogih država svijeta ih proglašavaju nemoralnim i ne priznaju njihovo pravno dejstvo, ali to je ipak, postojeći instrument koji se, ne tako rijetko, koristi u praksi, a zbog potrebe da se u svakom pojedinom slučaju dobije čista teretnica.

**Vrste teretnica.** Pomorska praksa, zavisno od potreba ugovornih strana, vrste prevoza i konačno, razvoja tehnologije u komunikacijama, stvorila je tri vrste, ili tri načina, izdavanja teretnice. U prvom slučaju zavisno od potrebe naručioca prevoza, vlasnika tereta, na njegov zahtjev može da dodje do izdavanja teretnice od momenta kada je on predao teret brodaru radi



prevoza u njegovu kustodiju, ali prije nego što je teret ukrcan na brod. Takva teretnica poznata je kao teretnica „primljeno za ukrcaj“ i kasnije kada dodje do stvarnog ukrcaja na brod ona se zamijenjuje redovnom teretnicom, dakle, teretnicom „ukrcano“. Redovno teretnica primljena za ukrcaj se povlači, a izdaje se teretnica sa naznakom da je roba ukrcana na brod, mada je dozvoljeno da se na istoj teretnici poništi klauzula primljeno za ukrcaj i naznači da je došlo do stvarnog ukrcaja tereta na brod sa označavanjem datuma ukrcaja.

Teretnicu primljeno za ukrcaj stvorila je pomorska praksa, ali danas je poznaje i zakonodavstvo (npr. naš Zakon). Potrebe vlasnika tereta za ovom teretnicom mogu da budu različite, jer on može da ima potrebu da takav dokument iz raznih razloga, (npr. kod banaka i sl). upotrebljava i prije nego što je došlo do ukrcaja tereta na brod. Ipak, teretnica primljeno za ukrcaj nema punu dokaznu snagu, kao što to ima teretnica ukrcano, a ako ne dodje do stvarnog ukrcaja robe na brod biće poništeni efekti korišćenja teretnice primljeno za ukrcaj, jer ona može biti u upotrebi samo kao isprava koja prethodi stvarnom ukrcaju tereta. Zavisno od vrste prevoza, teretnica se izdaje ili kao jedina isprava za vršenje prevoza, što je slučaj u linijskoj plovidbi, kod ugovora o prevozu pojedinih stvari morem, a može se izdavati i po pravilu, redovno se izdaje i u slučajevima kada se prevoz vrši na osnovu brodarskog (čarter) ugovora. Takodje, jednu određenu prevoznu operaciju mogu da vrše i više brodara, sa više brodova, u kom slučaju se radi o tzv. direktnim prevozima pa se u toj vrsti prevoza izdaje i direktna teretnica (through bill of lading). Ovu vrstu teretnice detaljnije ćemo razmotriti u poglavlju o direktnim i mješovitim prevozima.

**Elektronska teretnica.** Napredak elektronike i uvođenje kompjutera u komercijalno poslovanje stvorilo je tzv. elektronsku teretnicu. Najvažnija novina koju je donijela automatska obrada podataka u odnosu na papirne isprave jeste, da je nosilac informacija kompjuter, a ne papir, a da se prenos informacije ne vrši fizičkim putem slanjem papira preko pošte ili kurira, već elektronskim putem preko telekomunikacionih uređjaja. Ovakva vrsta teretnica u vezi sa kojom su 1990.godine u okviru CMI-a usvojena pravila za elektronsku teretnicu, pruža daleko veće mogućnosti komunikacije, ali otvara i problem zaštite identiteta izdavaoca teretnice, što se nastoji regulisati CMI-ovim pravilima, kako ne bi došlo do zloupotrebe ovog dokumenta.

**Uloga teretnice u međunarodnoj kupoprodaji.** Međunarodna kupoprodaja robe vezana za pomorski prevoz (a slično može da bude i u drugim granama transporta) vrlo često realizuje se na bazi otvaranja tzv. robnog akreditiva radi naplate kupovne cijene za isporučenu robu. Radi se o pravnoj situaciji kada kupac prodavcu robe kod svoje banke otvara robni akreditiv za isplatu kupovne cijene, a prodavac taj akreditiv može da iskoristi samo uz tzv. prezentaciju robnih dokumenata. Robnih dokumenata koji se zahtijevaju od strane banke može da bude više, ali nikako se ne može izvršiti uredna naplata po robnom akreditivu ukoliko se kod pomorske kupoprodaje ne prezentiraju tri osnovna robna dokumenta, a to su: račun (ugovor) za isporučenu robu sa naznakom robe po vrsti i količini i cijene za tu robu; teretnica kao dokument koji dokazuje da je ta roba kao što je naznačena u računu ukrcana na brod radi izvršenja prevoza; i, konačno, polisa osiguranja za teret koji se prevozi, kao garancija da kupac ukoliko izvrši plaćanje kupovne cijene uz prezentaciju robnih dokumenata prije nego što je teret stigao na odredište (a što je čest, ako ne i redovan slučaj), otuda ne može da pretrpi štetu s obzirom da će mu eventualni gubitak ili oštećenje tereta biti nadoknadjeni od strane osiguratelja.

## 6. 2. TOVARNI LIST

"Tovarni list je dokument koji je stvorila komercijalna praksa u svim vrstama prevoza i njegova osnovna odlika sastoji se u tome da je to isprava koja se izdaje u jednom primjerku, prati robu u prevozu i zajedno sa robom predaje se primaocu na odredištu. Sledstveno, tovarni list izdaje se samo u jednom originalu i nije prenosiv."<sup>90</sup> Stranke imaju pravo da zahtijevaju da im se izdaju samo prepisi originalnog tovarnog lista. Kao i teretnica tako i tovarni list predstavlja dokaz o zaključenom ugovoru o prevozu. Naš Zakon uvodi pretpostavku u tom pogledu, pa naznačava da se izdavanjem tovarnog lista pretpostavlja, dok se protivno ne dokaže, da je zaključen ugovor o prevozu i da je teret primljen na prevoz pod uslovima koji su u tovarnom listu navedeni, da bi odmah zatim bilo izričito određeno da nepostojanje, neispravnost ili gubitak tovarnog lista ne utiču na postojanje, valjanost i sadržaj ugovora o prevozu.

"Zakon određuje i sadržinu tovarnog lista. Doduše, treba reći da je zakonodavac, u prvom redu, imao u vidu sadržinu tovarnog lista u unutrašnjoj plovidbi, ali dati elementi mogu se uzeti kao valjani i za tovarni list koji se izdaje u pomorskoj plovidbi."<sup>91</sup> Zakon određuje da tovarni list mora da sadrži: mjesto i dan njegovog izdavanja; mjesto i dan preuzimanja tereta; firmu, odnosno naziv, ime i adresu broдача i krcatelja; predviđeno mjesto iskrcavanja; firmu, odnosno naziv, odnosno ime i adresu primaoca; opis tereta, i to uobičajeni naziv i način pakovanja, oznake za identifikaciju, težinu tereta, obim ili količinu drukčije izraženu, kao i, ako je to potrebno, broj komada ili koleta, a u slučaju prevoza opasnog tereta naznačenje da se o takvom teretu radi. Tovarni list može da sadrži i druge podatke, kao i uslove prevoza, što je u praksi izdavanja tovarnog lista redovan slučaj.

"Zakon određuje da tovarni list potpisuju broдар i krcatelj, ali kao što smo videli ovo ne utiče na promjenu pravne prirode tovarnog lista, jer ga ne pretvara u ugovor o prevozu, koji je inače neformalan i može se dokazivati svim drugim dokaznim sredstvima, a također treba imati u vidu da je uvodeći zahtjev za potpisom obje ugovorne strane zakonodavac imao u vidu praksu koja postoji u unutrašnjoj plovidbi. Izdavanje tovarnog lista (Way Bill) u pomorskoj plovidbi novijeg je datuma i do njega dolazi kada se u svijetu, posebno među razvijenim državama, uspostavlja kontejnerska plovidba kao osnovni vid plovidbe za prevoz industrijskih, i uopšte govoreći, skupih proizvoda."<sup>92</sup> Kontejnerski prevozi morem su brži i sigurniji i u slučajevima kada se ne odvijaju u udaljena svjetska područja, već na kraće relacije, pa ne postoji potreba za izdavanjem tovarnog lista kao prenosivog dokumenta koji bi služio za kupoprodaju u toku izvršenja prevozne operacije, i u pomorstvu praksa sve više usvaja tovarni list kao pogodniji i praktičniji dokument.

<sup>90</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 97.

<sup>91</sup> Jakaša Branko, op. cit. str. 244.

<sup>92</sup> Ibidem.

## 7. BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME ZA CIJELI BROD (TIME CHARTER)

### 7. 1. POJAM I OSOBINE BRODARSKOG UGOVORA NA VRIJEME

"Brodarski ugovor na vrijeme je specifičan ugovor o iznajmljivanju (najmu) cijelog broda. Brodovlasnik (brodar) zaključenjem ovoga ugovora ustvari iznajmljuje cjelokupnost plovidbene (stručno-tehničke) usluge svog broda naručiocu i u tom dijelu u svemu je odgovoran za izvršenje ugovora. Naručiocu, putem ovog ugovora, brodovlasnik prepušta komercijalno iskorišćavanje broda prema njegovom sopstvenom nahodjenju, a i profit od takvog iskorišćavanja dok ugovor traje pripada naručiocu."<sup>93</sup> Brodovlasnik ostvaruje fiksnu (vremensku) vozarinu, a sve što se ostvari preko toga kao zarada od prevoza tereta pripada naručiocu. Stvar je naručioca kako će i u koje svrhe da koristi brod koji je uzeo u tajm čarter. Npr. naručilac može da bude i sam brodovlasnik, pa da zaključivanjem ugovora o tajm čarteru vrši popunjavanje svoje flote. To mogu da rade, kako linijski, tako i brodari slobodne plovidbe. Kada jedan linijski brodar održava svoju liniju npr. sa dva broda i kada iz nekog razloga izgubi jedan od brodova, on je dužan da vrlo brzo, makar i privremeno nadomjesti taj brod. Nekoliko solucija mu u tom slučaju stoje na raspolaganju. On može da kupi polovni brod, ali istu svrhu može da postigne i zaključivanjem ugovora o tajm čarteru ili o zakupu broda. U takvim situacijama skoro najčešće se pribjegava zaključivanju ugovora o tajm-čarteru i tada se eksploatacija broda uzetog u tajm čarter u komercijalnom smislu vrši putem zaključivanja linijskih ugovora o prevozu tereta. Ugovor o tajm čarteru u svjetskoj poslovnoj praksi i zakonodavstvu mnogih država spada u neformalne ugovore. U našem pravu, međjutim, ovaj ugovor isto kao i ugovor za više putovanja je formalni ugovor. Traži se stroga zaonska forma u pisanom obliku koja, ako se ne poštuje vodi ništavosti ugovora. I ovdje važi *mutatis mutandis*, sve ono što je rečeno kod ugovora za više putovanja u smislu potrebe drugačijeg regulisanja ove materije u našem pravu.

Bitni elementi ugovora o tajm-čarteru su: ugovaranje poimeničnog broda, ugovaranje određenog vremena na koje se ugovor zaključuje, ugovaranje vremenske vozarine i, obaveza postupanja zapovjednika broda po nalogima naručioca. Međjutim, kod ovog ugovora, pored navedenih bitnih elemenata do izražaja dolaze i određeni uslovi koji moraju da se ispoštuju da bi ugovor bio valjan. Ti uslovi u engleskoj pomorskoj praksi poznati su pod nazivom „Warranties“. Oni su bitni zato što se brod daje naručiocu sa pravom da on, dok ugovor traje, daje naloge koje će terete brod da prevozi i na kojim će relacijama da plovi. U ovakvoj situaciji brodovlasnik mora da zaštititi sebe od nesavjesnih, odnosno nedozvoljenih naloga naručioca, pa zbog toga se ugovorom o tajm čarteru, kada se radi o plovidbi ugovaraju tzv. granice plovidbe, ili još češće isključena područja u koja brod ne smije da se šalje, a kada se radi o prevozu tereta onda se naručiocu zabranjuje da daje naloge za prevoz tereta koji je inače zabranjen da se prevozi, kao i naloge za prevoz opasnog tereta ukoliko takvo prevoženje nije usaglašeno sa brodovlasnikom. Takodje, naručilac mora da vodi računa da ugovor izvrši u ugovorenom vremenskom roku i da sva putovanja koja je planirao obavi bez znatnijeg prekoračenja tog vremena.

<sup>93</sup> Brajković dr Petar, op. cit. str. 68.

## 7. 2. FORMULARI BRODARSKOG UGOVORA NA VRIJEME

"Najvažnije standardne forme brodarskog ugovora na vrijeme su: New York Produce Exchange Time Charter (Code name: NYPE) i Uniform Time Charter (Code name: Baltime Form). New York Produce Exchange (NYPE) je zvanična (government form) američka forma ugovora o tajm čarteru koji je usvojila produktna berza u Njujorku još 1913.godine sa izmjenama i dopunama 1921, 1931, 1946. i 1981.godine."<sup>94</sup>

Uniform Time Charter (Baltime Form) usvojilo je međunarodno udruženje brodara BIMCO 1939.godine, a sada je na snazi forma iz 1974.godine. U praksi se smatra da je Baltajm forma suviše pristrasna u korist brodara, te da je zbog toga NYPE forma povoljnija. Međutim, toj formi se opet zamjera da je suviše arhaična i nesistematična i da u tom pogledu prednost ipak ima Baltajm ugovor. Zbog ovih razloga, ali i zbog potrebe da se usvoji jedna forma ugovora o tajm čarteru za upotrebu u linijskoj plovidbi BIMCO je 1968.godine usvojio novu formu tajm čartera pod skraćenim nazivom „Linertime“, koji je revidiran 1974.godine. Sa ove tri forme ugovora o tajm-čarteru ustvari iscrpljuju se svi formulari koji se nude za moguće zaključivanje tajm čarter ugovora za suve prevoze.

Za prevoz tečnih tereta postoje posebne standardne forme tajm-čartera.

Opšteusvojena forma za sve vrste prevoza tankerima je TANKER TIME CHARTER PARTi (Code name: STB Time). Međutim, pojedine velike svjetske kompanije za proizvodnju i promet naftom imaju svoje sopstvene forme tajmčarter partija, kao što su npr. „Essotime 1969.“ ili „Bee Pertime 2“. NYPE tajm-čarter partija dopunjena je od strane američkog udruženja brodarskih agenata 1981.godine i sada se taj ugovor vodi pod skraćenim nazivom „Asbatime“. U izradi ovog formulara svojim predlozima i sugestijama za izmijene uzeo je učešće, po prvi put, i BIMCO.

Danas su u upotrebi oba ugovora: NYPE ugovor, ali i „Asbatime“, kao novija i savremenija verzija, koja, ima i tu karakteristiku, da ima unapred pripremljen i odštampan Rajder sa 11 dodatnih klauzula koje se sugerišu radi unošenja u pojedinim situacijama, ali sa naznakom da se ni jedna klauzula sadržana u Rajderu neće primjenjivati ukoliko se stranke prilikom ugovaranja o primjeni svake dodate klauzule nisu izričito sporazumjele.

Na osnovu svega iznijetog, može se zaključiti da nasuprot mnogobrojnim formularima koji se, kao standardne forme nude za čarter ugovor na putovanje kod tajm čartera postoji ograničeni broj formulara. Prema tome, možemo reći da je ova materija više standardizovana. Osnovne su, svakako, tri standardne forme, i to:

- 1) Baltime Form;
- 2) New York Produce Exchange, i
- 3) Asbatime.

Predmet naše analize biće Baltime tajm čarter, ali tamo gdje je to potrebno nećemo propustiti da ukažemo i na neka rješenja sadržana u drugim standardnim formama, a takodje i da ukažemo na odgovarajuća zakonska rješenja. Takodje, treba imati u vidu da, kao što je to slučaj i kod ugovora na putovanje, i kod tajm čartera se inoviraju postojeće forme i stvaraju nove, pa tako postoji nova GENTIME forma iz 2001. godine.

<sup>94</sup> Brajković dr Petar, op. cit. str. 73.

### 7. 3. UGOVARANJE BRODA

Kod zaključenja ugovora o tajm čarteru, ugovora se određeni brod. Za razliku od čartera na putovanje, kod tajm čartera u principu ne dolazi u obzir zamjenjivost broda. Brod se kasnije može (samo izuzeteno) promijeniti, ali uz prethodnu saglasnost naručioca. Koje će osobine da ima brod upitno je za ugovor o tajm čarteru, pa se pored imena broda ugovara njegova državna pripadnost (zastava broda), kapacitet, bruto i neto tonaža i nosivost broda, klasa broda, snaga brodskih mašina uz naznaku da su trup, mašina i oprema u ispravnom stanju. Sa preciznošću moraju da se unesu podaci o tonaži, nosivosti na ljetnjoj liniji krcajanja, prostoru za krcajanje tereta, dnevnoj potrošnji goriva u plovidbi i u luci, najvećoj brzini pri pogodnom vremenu, kapacitetu brodskih dizalica i sl.

Brodovlasnik je dužan da pruži tačne podatke i ta obaveza je poznata kao „representation“, a lažno davanje podataka je „misrepresentation“. Povreda ovih obaveza daje pravo na raskid ugovora. Neki podaci vrlo su značajni za ugovor iako se to na prvi pogled ne bi činilo. Tako npr. zastava koju brod vije, odnosno nacionalnost broda, može da bude od značaja, pa čak i da se smatra bitnim elementom ukoliko ista utiče na bezbjednost ili granice plovidbe brodaru u pitanju. Na primjer, brod koji vije izraelsku zastavu ne može da uplovljava u mnoge arapske luke i sl. Zbog toga se smatra da brod ne može da mijenja zastavu u toku trajanja ugovora bez pristanka naručioca. I promjena vlasništva na brodu nepoželjna je za vrijeme trajanja ugovora o tajm-čarteru. Ipak, to ne mora da bude razlog za raskid ako ujedno ne dovede i do promjene zastave broda i ako je novi vlasnik spreman da do kraja i u cjelosti izvrši preuzete ugovorne obaveze.

Kapacitet (tonaža) broda utvrđuje se na dva načina, i to: kao nosivost broda u težinskim jedinicama – tonama (deadweight capacity) i u metričkim tonama „bale or cubic capacity“.<sup>27</sup> Kod određivanja nosivosti u formularima ugovora u tajm-čarteru (NYPE i Baltime), ispred ugovorene nosivosti koja se unosi na za to ostavljenim praznim mjestima (marginama, odnosno boksovima – već zavisno od toga da li se formular sastoji od jednog ili dva dijela), štampana je riječ „about“ (oko), približno. Ovaj izraz odnosi se na težinski kapacitet broda i u njemu važi sve što je rečeno u vezi sa mogućim odstupanjim od kapaciteta broda kod čarter ugovora na putovanje.

Ugovorom se utvrđuju brzina broda i potrošnja goriva (speed and fuel consumption), pa čak i vrsta goriva koje brod troši. I ovi podaci, ukoliko ne bi bili tačni, mogu da dovedu bilo do raskida ugovora ili do obaveze naknade štete. Ugovorena brzina može se smatrati bitnim elementom ugovora, samo kada je izričito naznačena. Ona se doduše redovno ugovara, ali kasnije ćemo vidjeti da brod ipak nema obavezu da plovi svojom najvećom brzinom.

### 7. 4. PREDAJA I VRAĆANJE BRODA (DELIVERY AND REDELIVERY)

"Ugovorom se precizno određuje vrijeme i mjesto predaje broda. Sami izraz predaje (delivery) ne odgovara pravnoj prirodi ugovora o tajm-čarteru, s obzirom da se ne radi o predaji broda u smislu prenosa državnine (posjeda) na naručioca, već samo o utvrđivanju vremena

(datuma) do kojeg brodar treba da stavi potpuno opremljeni brod sa zapovjednikom i posadom na komercijalno raspolaganje (dispoziciju) naručiocu."<sup>95</sup>

Urednim dolaskom broda u ugovorenu luku započinje da teče vrijeme na koje je ugovor zaključen. Predaja broda skopčana je i sa nekim formalnostima koje se odnose na kasniji obračun između broдача i naručioca u vezi sa troškovima goriva, maziva i vode u toku trajanja ugovora. Zbog toga se prilikom predaje broda sastavlja zapisnik, odnosno potvrda o predaji (certificate of delivery), u koji se unose:

- 1) datum i sat predaje,
- 2) količina bunkera na brodu u vrijeme predaje,
- 3) količina vode za kotlove i maziva na brodu u to isto vrijeme.

Takodje, prilikom predaje (ili neposredno prije predaje) vrši se i pregled broda, radi utvrđivanja njegove sposobnosti za plovidbu, te ostali elementi od značaja za izvršenje ugovora. Brod mora da stigne u ugovorenu luku radi predaje tačno na vrijeme. Da bi se ovo utvrdilo u ugovor se obično unosi i pozicija broda prilikom zaključenja ugovora. Ova pozicija može se naznačiti tako što će se označiti određeno mjesto (luka) u kojem se brod nalazi u trenutku zaključivanja ugovora, ali može se jednostavno naznačiti da je brod još u plovidbi po drugom ugovoru (trading).

Vrijeme dolaska broda u luku mora se razlikovati od vremena kada se očekuje da brod u ugovorenoj luci bude spreman da izvršava ukrajne operacije (expected ready to load). Ovo vrijeme mora da se poštuje i njegovo prekoračenje može da dovede do raskida ugovora.

Standardni formular tajm-čarter partije sadrži brisovnu klauzulu, koja predviđa mogućnost kancelovanja broda, ako brod ne bude predat na vrijeme, kako je ugovorom predviđeno. O formulisanju ovih klauzula u osnovi važi sve ono što je rečeno kod ugovora na putovanje, a kod Baltime forme kanceling klauzula je skoro istovjetna sa odgovarajućom klauzulom u „Gencon-u“.

## 7. 5. ODRŽAVANJE PLOVIDBENE SPOSOBNOSTI BRODA

Kao što je već navedeno naručilac vrši pregled broda sa stanovišta ustanovljenja njegove plovidbene sposobnosti. Brodovlasnik sa svoje strane kod ugovora o tajm-čarteru dužan je da da' brod sposoban za plovidbu i da ga takvim održava u toku cijelog vremena trajanja ugovora.

Ova obaveza kod ugovora o tajm-čarteru nameće se brodovlasniku kroz tzv. „maintenance“ klauzulu, klauzulu broj 3 Baltime forme i klauzulu broj 1 NYPE forme. Treba istaći da je kod ugovora o tajm čarteru primjenom ove klauzule obaveza brodovlasnika da održava brod u stanju sposobnom za plovidbu povećana, produžena tokom cjelog vremena trajanja ugovora, ali da se priroda same obaveze ne mijenja. Naime, brodovlasnik i kod ugovora o tajm čarteru za obavezu osposobljavanja broda za plovidbu odgovara subjektivno, odnosno njegova obaveza sastoji se u obavezi upotrebe dužne pažnje (due diligence), ili, saglasno odredbama našeg prava, u obavezi da pažnjom urednog broдача osposobi brod za plovidbu, ali sada ne samo prije i na početku putovanja, već u toku cjelog vremena trajanja ugovora. Naše pravo nesaglasno je sa ovim odredbama o tajm čarter ugovoru, ali treba uzeti da u ovom djelu primjene prava, naše pravo, predviđa minimum obaveze ispod koje se ne može ići, a da se može

<sup>95</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 102.

vršiti povećanje, odnosno proširenje te obaveze što se kod tajm čartera i čini, što sve proizilazi iz prirode samog ugovora.

## 7. 6. TRAJANJE UGOVORA

Trajanje ugovora o tajm čarteru unaprijed se ugovara. Tajm čarter je ugovor na određeno vrijeme. O tome i naš zakon sadrži odgovarajuću odredbu prema kojoj se brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod zaključuje na određeno vrijeme.

"Takodje, već smo ukazali da se ova vrsta ugovora zaključuje, po pravilu, na nekoliko mjeseci (npr. 6 mjeseci), ali da se može zaključiti i na više godina i da su takvi tajm čarteri poznati kao „long term time charters“. U praksi vrijeme trajanja ugovora može da bude određeno na više načina, više ili manje precizno. U osnovi smatra se da postoje četiri osnovna načina određivanja trajanja ugovora o tajm-čarteru.

1) U samom štampanom tekstu formulara, a što je slučaj sa NYPE formom može prije praznine u koju treba da se unese vrijeme trajanja ugovora da bude unesena riječ „about“ (oko). U ovom slučaju biće naručiocu dozvoljeno jedno razumno vrijeme produženja ugovora.

2) Ugovor može da bude zaključen i tako što će se njegovo trajanje precizno odrediti kao npr. „tri mjeseca, šest mjeseci, i sl.“ bez dodavanja izraza „about“ ili bilo kog drugog sličnog izraza. I u ovim slučajevima smatra se da naručilac ima pravo na razumno produženje roka trajanja ugovora. Ako dodje do spora, sud je ovlašćen da presudi koliko iznosi pravo na razumno prekoračenje, odnosno koliko prekoračenje može da bude dozvoljeno naručiocu. Sud će da postupi isto kao u slučaju kada je trajanje ugovora o tajm čarteru označeno izrazom „about“.

3) Stranke mogu izričito odredbom u ugovoru da isključe mogućnost prekoračenja. To se čini obično na način što se precizno ugovara datum povratka broda, odnosno period vremena u okviru koga mora da dodje do povraćaja broda (npr. 15-tog u mjesecu, kada ugovor i ističe, ili, što je čest slučaj: povratak između 15-tog i 30-tog u mjesecu, odnosno 31, ako je to poslednji dan).

4) Konačno, stranke mogu da izričito ugovore koliko je produženje u konkretnom slučaju za ugovor dozvoljeno. Ovo se postiže unošenjem u ugovor izraza kao npr. „12 meseci, 15 dana više ili manje prema opciji naručioca“.<sup>96</sup>

Pod nabrojane četiri kategorije, pored već pomenutih načina određivanja vremena trajanja ugovora o tajm čarteru, mogu se podvesti i mnogi drugi konkretni načini ugovaranja, kao npr. „oko 6 mjeseci, 15 dana manje ili više“, „garantovano maksimalno 6 mjeseci“, „minimum 6, maksimum 10 mjeseci“, itd.

## 7. 7. VOZARINA (NAJAMNINA)

Osnovna obaveza naručioca iz ugovora o tajm čarteru saglasno našem pravu jeste da brodaru uredno i na vrijeme plaća ugovorenu naknadu za korišćenje broda – vozarinu. "Medjutim, u formularima se upotrebljava izraz „hire“ (najamnina, odnosno zakupnina), a ne

<sup>96</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 104.

„freight“ (vozarina). I u našoj poslovnoj praksi u vezi sa ovim ugovorom u upotrebi su nazivi najamnina i o ugovor o najmu broda.<sup>97</sup>

Vozarina kod ovog ugovora je vremenska, kao što je i sam ugovor na vrijeme. U toku trajanja ugovora ona se plaća, po pravilu, unaprijed i u jednakim vremenskim intervalima (najčešće mjesečno ili polumjesečno). Visina vozarine, način plaćanja, vrijeme plaćanja, kao i eventualno drugi modaliteti od značaja za precizno i blagovremeno ispunjenje ove obaveze naručioca redovno se regulišu precizno ugovorom medju ugovornim stranama. Naš Zakon o morskoj i unutrašnjoj plovidbi o vremenskoj vozarini ima posebne odredbe. Ove zakonske odredbe dispozitivne su prirode, pa se primjenjuju u slučaju kada ugovorne strane propuste da ugovorom regulišu neka od bitnih pitanja vezana za plaćanje ove vrste vozarine. Zakon poznaje dvije vrste vremenskih vozarina.

Pored vozarine koja je karakteristična za ugovor o tajm čarteru, Zakon poznaje i vremensku vozarinu (vozarinu po jedinici vremena) i kod brodarskog ugovora na putovanje (voyage charter). Ova mogućnost da se i kod ugovora na putovanje oredjuje vremenska vozarina, a da se pri tome ne mijenja pravna priroda ugovora u pitanju, ukazuje da naše pravo prihvata druge relevantne činjenice za međusobno razlikovanje ove dvije vrste ugovora, a ne način plaćanja vozarine. Uostalom, ugovor o tajm čarteru može da bude zaključen na jedno ili više putovanja, a da pri tome ne mijenja svoju pravnu prirodu (trip time charter). Kada se radi o vremenskoj vozarini Zakon odredjuje da vozarinu odredjenu brodarskim ugovorom na vrijeme plaća naručilac u jednakim mjesečnim svotama unaprijed, ali brodaru pripada vozarina samo za vrijeme dok je izvršavao ugovor. Ovom formulacijom zakonodavac je, za slučaj da stranke nijesu što drugo ugovorile, dao rješenje o načinu plaćanja vozarine koje je inače uobičajeno i vrlo često predvidjeno formularima tajm čarterom.

U praksi postoje i drugi načini ugovaranja i plaćanja vremenske vozarine, a potrebno je riješiti i mnogo drugih problema vezanih za njeno plaćanje. Pravo na urednu naplatu vozarine precizno je regulisano u korist brodovlasnika. Treba voditi računa da komercijalne koristi (profit) za vrijeme trajanja ugovora o tajm čarteru pripadaju naručiocu. Brodar jedino pruža „servis“ svojim brodom za takvu komercijalnu djelatnost naručioca i vremenska vozarina koju je ugovorio je jedina zarada koju ima iz cjelokupnog posla. Zato je njegova dužnost da vrši usluge plovidbe prema naručiocu samo dok uredno prima vozarinu. Zbog toga, plaćanje i samo jedne mjesečne ili polumjesečne rate brodovlasniku daje pravo na raskid ugovora o tajm čarteru. Standardni ugovori o tajm čarteru obično sadrže klauzulu, prema kojoj, ukoliko naručilac propusti da plaćanje vozarine vrši tačno na vrijeme i redovno, brodar ima pravo da povuče svoj brod iz naručiočevog servisa. Pored ovoga klauzule u formularnim ugovorima često odredjuju da se plaćanje vozarine treba da vrši u gotovom novcu (cash).

Da bi ugovor uredno izvršavao i da ne bi bio izložen zahtjevima za eventualnim raskidom, potrebno je da naručilac plaća vozarinu striktno vremenski, kako je to ugovorom u svakom pojedinom slučaju odredjeno. Plaćanje vozarine unaprijed mora da bude učinjeno na ugovoreni dan, ili prije toga, ali nikako kasnije. Zakasnjelo plaćanje, makar i za jedan dan, brodovlasnik nije dužan da prihvati, mada, naravno, može ako to želi. Ovakav način plaćanja važi za prvi i sve ostale obroke ugovorenih plaćanja unaprijed.

Brodovlasnik ima pravo da povuče brod, da raskine ugovor, ne samo u slučaju ako naručilac ne plati, ili plati, ali sa zakašnjem, već i u slučajevima ako se naručilac ne pridržava ugovorenog načina plaćanja, što je sve provjereno kroz brojne presude u sudskoj praksi vodećih

<sup>97</sup> Badovinac Gavro, op. cit. str. 148.



pomorskih zemalja. Što se tiče prava naručioca da vrši određena odbijanja od vozarine zbog prekida servisa u toku trajanja ugovora ili zbog neurednog izvršenja samog ugovora, više riječi o tome biće kada budemo govorili o tzv. „off-hire“ klauzuli, a na ovom mjestu treba reći da ne postoji pravo da se vrši odbijanje od vozarine kada to naručilac želi da izvrši radi obještećenja, izuzev ako nije štetnim radnjama brodovlasnika bio lišen mogućnosti upotrebe broda. Uostalom, naručilac svako odbijanje od vozarine vrši na svoj rizik i to kako u odnosu na samo pravo da se odbijanje uopšte vrši, tako i u odnosu na visinu eventualno izvršenog odbijanja. Ipak, nešto umanjeno plaćanje nije isto što i propuštanje plaćanja ili zakašnjenje u plaćanju, jer i najmanje zakašnjenje u odnosu na utvrdjeni rok plaćanja može da dovede do raskida ugovora. Za manje odbitke, inače blagovremenog plaćanja vozarine ne daje se pravo brodovlasniku da raskine ugovor. Ugovor ostaje na snazi, a eventualna razlika koja se duguje rješava se nezavisno od validnosti ugovora.

Pravo brodovlasnika da zbog neplaćanja ili neurednog plaćanja vozarine povuče svoj brod iz ugovora o tajm čarteru je jedno od njegovih osnovnih prava i mada se može izvesti i iz odredaba prava na raskid ugovora, kako to uređuje obligaciono pravo, ono se zasniva na odgovarajućim klauzulama formularnih ugovora. Kod Balttime-a to je klauzula broj 6, a kod NYPE-a klauzula broj 5. Iako su ove klauzule u osnovi istovjetne, ipak postoje i određene razlike. Razlika je u tome što Balttime ograničava pravo na povlačenje broda samo na neplaćanje, dok NYPE-a pored toga, sadrži i mogućnost raskida u slučaju bilo koje povrede ugovora.

Ova klauzula poznata je kao „The Tight to Withdraw“ klauzula, i u osnovi ima isti učinak kao i kanceling klauzula. Kao i kod kanceling klauzule, nakon ispravnog iskorišćavanja prava na povlačenje broda, dozvoljeno je da se ponovo sa istim naručiocem, ali sada pod povoljnijim uslovima zaključi novi ugovor, odnosno suštinski obnovi stari.

## **7. 8. IZVRŠAVANJE UGOVORA O TIME CHARTER-U**

Izvršenje ugovora o tajm čarteru vezano je za regulisanje međusobnih prava i obaveza ugovornih strana, dok ugovor traje. Ustvari, naručilac za sve vrijeme trajanja ugovora ulazi u posebne pravne odnose. Zaključuje pojedinačne ugovore o čarterovanju broda, ili pak, iskorišćava brod kao linijski, a brodovlasnik preko svojih službenika, u prvom redu zapovjednika broda, dužan je da izvršava ugovor saglasno takvim potrebama i nalogima naručioca.

Medjusobna prava i obaveze, odnosno njihovo regulisanje među ugovornim stranama u osnovi je vezano za osnovnu podjelu funkcija koja je izvršena zaključenjem ugovora o tajm čarteru, a to je da brodovlasnik zadržava izvršenje navigacionotehničke funkcije, a da komercijalno iskorišćavanje broda prelazi na naručioca.

## **7. 9. MEDJUSOBNO SNOŠENJE TROŠKOVA**

Vožarinom, kod ugovora o tajm čarteru nisu pokriveni troškovi komercijalne eksploatacije broda. Zbog toga, u klauzulama br. 3 i 4. Balttime-a određeno je da brodovlasnik snosi troškove snabdijevanja broda hranom i zalihama, troškove plata pomoraca, troškove osiguranja broda i sve redovne troškove održavanja, kako trupa broda, tako i brodske mašine u

ispravnom stanju za čije vrijeme trajanja ugovora. U ovom djelu klauzula sa stanovišta troškova vrši i takvu preciznu podijelu da određuje da je brodovlasnik dužan da da jednog radnika na brodskim dizalicama po brodomskom skladištu, a ako je potrebno više radnika, onda da te radnike obezbijedjuje naručilac i da ih on plaća.

U klauzuli broj 4, određeno je da naručilac snosi troškove za gorivo koje brod koristi, vodu za bojlere, lučke troškove, troškove pilotaže, bez obzira da li je obavezna ili ne, kanalske troškove, troškove priveza, troškove asistencija tegljača, konzularne troškove, izuzev onih koji su vezani za brodsku posadu, agencijske komisije i sl. i, takodje, troškove ukrcaja i iskrcaja tereta i sve druge troškove vezane za to, uključujući potrebne materijale za učvršćenje tereta, troškove fumigacije i dezinfekcije broda, itd.

Iz svega navedenog, proizilazi da se kod ugovora o tajm čarteru vodi strogo računa o međusobnom razgraničenju komercijalnih troškova i troškova vođenja i eksploatacije broda. Tako, npr. naručilac plaća gorivo, ali tzv. lako mazivo, potrebno za podmazivanje brodskih mašina plaća brodovlasnik, jer je to dio njegove obaveze održavanja broda u ispravnom stanju.

## 7. 10. POLOŽAJ ZAPOVIJEDNIKA BRODA

"Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi određuje da kod brodarskog ugovora na vrijeme za cjeli brod, zapovjednik broda mora da izvršava naloge naručioca u granicama ugovora i prema namjeni broda. Ova odredba našeg prava odgovara tzv. „employment“ klauzuli u standardnim formama ugovora o tajm čarteru (klauzula br. 8 NYPE.a i broj 9. Baltim-a). Ta klauzula uobičajeno glasi: „zapovjednik, iako postavljen od strane brodovlasnika, biće pod uputstvima i naredjenjima naručioca u odnosu na zaposlenje, agenturu i ostale aranžmane.“ (misli se na aranžmane komercijalne prirode) broda."<sup>98</sup>

Klauzula o zaposlenju ima to dejstvo da je zapovjednik broda u obavezi, a preko njega i brodovlasnik da ispunjava komercijalne naloge naručioca. Za vrijeme trajanja ugovora o tajm čarteru odluke o zaposlenju broda su u rukama naručioca. Naručilac odlučuje koje će vrste tereta brod da prevozi, pod kojim uslovima i na kojim relacijama. Za vrijeme trajanja ugovora obaveznu agencijsku službu po lukama obezbijedjuje naručilac, a kao što se vidi iz pomenutih ugovornih odredbi, i svi drugi eventualni aranžmani komercijalne prirode su u njegovoj nadležnosti. "Zbog svega navedenog, a posebno zbog širine kojom je ova klauzula formulisana u teoriji i praksi redovno se postavlja pitanje granica njenog dejstva, odnosno preciznije rečeno kada zapovjednik broda ima pravo da odbije naloge naručioca, pa makar oni bili i komercijalne prirode. U tom pogledu od odlučujućeg značaja su ugrađena ograničenja u samom ugovoru, tzv. „Warranties“. Sudska praksa vodećih pomorskih zemalja u odnosu na ovo pitanje je dosta bogata, a naše pravo vrlo precizno izražava osnovnu ideju o mogućim slučajevima, kada zapovjednik broda ima pravo da odbije naloge naručioca."<sup>99</sup>

Zakon određuje da kod ugovora o tajm čarteru naručilac ne može da odredi putovanje koje bi izložilo brod ili posadu broda opasnosti koja u vrijeme sklapanja ugovora nije mogla da se predvidi, a ni putovanju za koje se ne može očekivati da se obavi bez znatnijeg prekoračenja vremena za koje je ugovor sklopljen. Kada se ovome doda još zabrana prevoza tzv. nelegalnih i

<sup>98</sup> Pavić Drago, op. cit. str. 157.

<sup>99</sup> Ibidem.

opasnih tereta, onda su postavljene granice odnosa između naručioca i zapovjednika.

Zapovjednik ima pravo da odbije određene naloge naručioca i on će to svakako uraditi kada uvidja da je ugrožena bezbijeđnost broda i ljudi na njemu, ali u nekim drugim manje opasnim situacijama, ukoliko smatra da određeni nalog ne treba da izvrši, odnosno da ima pravo da ga odbije, on isti učinak može da postigne ako izvrši nalog, ali pod prethodnim protestom, što sa stanovišta prava i postojeće sudske prakse predstavlja dovoljnu zaštitu brodovlasnika. Uostalom, klauzula u cjelini glasi – klauzula o zaposlenju i obeštećenju (indemnity). Prema ovom drugom dijelu klauzule naručilac će obešteti brodovlasnika za sve eventualne štete koje ovaj bude pretrpio uslijed njegovih naloga. Odgovarajuću odredbu sadrži i naš Zakon koji glasi „kod ugovora o tajm čarteru brodovlasnik ne odgovara naručiocu za obaveze koje je zapovjednik broda preuzeo u izvršenju posebnih naloga naručioca“. (Klauzule koje uređuju položaj zapovjednika broda kod izvršenja ugovora o time charteru).

Ovo pitanje bilo bi dosta jednostavno ukoliko se ne bi komplikovalo činjenicom izdavanja teretnice za teret koji se prevozi, a koje može da potpiše i ponekad potpisuje zapovjednik broda. Zbog toga za pravilno tumačenje ove klauzule potrebno je voditi računa o sledećim stavovima sudske prakse:

- 1) naručilac je dužan da obešteti brodarka samo za štetne posljedice čisto komercijalne prirode;
- 2) obeštećenje nije ograničeno samo na slučajeve koji proističu iz izdavanja teretnice, nego i na drugu štetu koja se uslijed izvršenja pogrešnih naloga pričinu brodovlasniku;
- 3) pravo na obeštećenje ne stiče se automatski, već je brodovlasnik dužan da dokaže da postoji uzročna veza između pretrpljene štete i postupanja zapovjednika broda prema konkretnim uputstvima naručioca, i
- 4) obaveza na obeštećenje za štete po izdatoj teretnici ne svodi se samo na klasičnu obavezu odgovornosti za štete na teretu. Naručilac je odgovoran i za sadržinu teretnice, kada je ona izdata prema njegovim nalogima.

## 7. 11. UKRCAVANJE I ISKRCAVANJE TERETA

Saglasno odredbama opšteg pomorskog prava, krcanje i iskrcavanje tereta u izvršenju ugovora o prevozu stvari morem, zajedničke su operacije, s jedne strane krcatelja i brodovlasnika, a sa druge strane brodovlasnika i primaoca tereta. U linijskoj plovidbi ove su operacije u cjelosti obaveza brodovlasnika, a takvu odgovarajuću odredbu o preuzimanju tereta ispod čekrka ima i naše pravo.

"Ovakve obaveze za ukrcaj i iskrcaj tereta u nedostatku posebnih odredbi važile bi i za ugovor o tajm čarteru. Medjutim, prema odredbama skoro svih standardnih formi ugovora o tajm čarteru, naručilac je taj koji je odgovoran za krcanje, slaganje i ravanje tereta u brod. Ove svoje obaveze može da se oslobodi samo unošenjem posebne klauzule u ugovor o tajm čarteru. Obaveza i odgovornost tereti i dalje naručioca, čak kada se slaganje vrši pod nadzorom zapovjednika broda, kao što je to i predviđeno u NYPE standardnoj formi."<sup>100</sup>

S obzirom na delikatnost cjelokupnog problema, jer u pomorskom pravu važi generalno pravilo da se brodovlasnik ne može osloboditi svoje obaveze za pravilno krcanje i posebno slaganje tereta u situaciji postojanja navedenih klauzula, sudska praksa engleskih i američkih

<sup>100</sup> Brajković dr Petar, op. cit. str. 148.

sudova izjašnjava se da se u ovom pogledu ipak zadržava brodovlasnikova obaveza odgovornosti za pravilno slaganje tereta ukoliko je ono od uticaja na stabilnost broda, dakle, na sposobnost broda za plovidbu. Prema tome, i rješenje dato u ovoj klauzuli, a posebno odgovarajuća sudska praksa, uvijek vode računa o striktnom razgraničenju između komercijalnih obaveza koje terete naručioca i onih navigaciono-tehničke prirode kojih brodovlasnik ne može da se oslobodi.

## 7. 12. NESIGURNE LUKE I NEDOZVOLJENA UPOTREBA BRODA

"I kod ugovora o tajm čarteru u osnovi važi sve ono što je za nesigurnost luka rečeno u vezi sa ispunjenjem čarter ugovora na putovanje."<sup>101</sup> Pri tome treba voditi računa da kod ugovora o tajm čarteru sve luke u koje se brod šalje, odnosno dolazi, u toku izvršenja ugovora moraju da budu sigurne, u navigacionom, političkom i zdravstvenom pogledu. To se u prvom redu odnosi na luku predaje broda, zatim, na sve luke u koje će brod biti poslat u toku trajanja ugovora na osnovu naloga naručioca, i konačno, odnosi se i na luku u koju brod treba da bude povraćen nakon isteka ugovora. Slanje broda u nesigurne luke može da dovede do raskida ugovora o tajm čarteru, izuzev u slučaju kada je nesigurna luka iskrcaja. Tada će zapovjednik broda zatražiti od naručioca nalog za upućivanje broda u sigurnu luku radi iskrcaja, a ako takav nalog ne dobije, onda će sam donijeti odluku i iskrcati teret u sigurnu luku. Pri tome dužan je da vodi računa, kako o interesima broda, tako i o interesima primaoca tereta.

Nedozvoljena upotreba broda postoji onda ako naručilac daje naloge da se brodom prevoze zakonom zabranjeni tereti ili tereti koji nisu u skladu sa namjenom broda. U takvim slučajevima zapovjednik ima pravo da odbije naloge naručioca, a mogući nesporazum može da dovede do raskida ugovora, odnosno daje pravo vlasnika broda da ga povuče iz ugovora.

## 7. 13. OBAVEZA UREDNOG IZVRŠENJA POJEDINIH PUTOVANJA

Kod prevoznih ugovora postoji brodareva obaveza (izrična ili prećutna) da prevoz izvrši na vrijeme bez neopravdanog skretanja sa ugovornog puta. Kod ugovora o tajm čarteru ova brodareva obaveza precizira se samim ugovorom. Kod oba formulara ugovora (Baltim i NYPE) odgovarajuća klauzula je istovjetna i glasi da će zapovjednik broda izvršavati putovanje najvećom mogućom brzinom. Takva odredba se čini vrlo rigoroznom i postavlja maksimalne moguće zahtjeve pred zapovjednika broda u smislu upotrebe brzine, maksimalne moguće uštede vremena na ukrcajno-iskrcajnim operacijama i sl.

Poslovna i posebno sudska praksa, ovoj brodarevoj obavezi iz ugovora o tajm čarteru dale su nešto drugačiji karakter i ona se suštinski svodi na obavezu pravilnog i ekonomičnog korišćenja ugovorenog vremena u okvirima normalne upotrebe broda saglasno njegovim uobičajenim plovidbenim i drugim svojstvima, kao što je brzina plovidbe u raznim uslovima, brzina kojom može da krca i iskrca teret u pojedinim lukama, itd. Sledstveno, stvarna obaveza sastoji se u pravilnom i ekonomičnom iskorišćavanju broda bez nepotrebnih zastoja i nepotrebnih skretanja sa ugovorenog puta.

<sup>101</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 110.

## 7. 14. PRAVO NARUČIOCA NA OBUSTAVU VOZARINE

Vozarina kod ugovora o tajm čarteru plaća se vremenski, za cijelo vrijeme trajanja ugovora, na način kako je ugovorena, dakle, najčešće mjesečno ili 15-to dnevno. Međutim, vozarina se u toku trajanja ugovora neće plaćati ako postoje u ugovoru izričita ugovorena isključenja kad se vozarina ne plaća, zatim, ako brodar prekrši svoje ugovorne obaveze, odnosno čini propuste u ispunjenju cjelokupnog servisa na način kako ga je preuzeo ugovorom i, konačno, vozarina se više neće dugovati, ako nastupe okolnosti koje su razlog za raskid ugovora. U pomorskom pravu vozarina pripada za izvršenje ugovorne obaveze samo ukoliko je zaradjena, i u dijelu izvršenja ugovora koliko je zaradjena (pro rata vozarina i vozarina prema korisno prevaljenom putu). Prema tome, u svim slučajevima kada smetnje u izvršenju ugovora o tajm čarteru mogu da se pripišu brodaru, odnosno brodovlasniku, prestaje pravo na naplatu vozarine. Suprotno, smetnje na strani naručioca ne dovode do prekida njenog plaćanja. Do prekida plaćanja vozarine ne dolazi zato što je brodar bio kriv ili što on i njegovi ljudi mogu da se okrive za neizvršenje ugovora. Prema „off-hire“ klauzuli ugovorne strane su saglasne da se vozarina neće plaćati za bilo koji vremenski period kada je brod bio van upotrebe za više od 24 časa zbog bilo kojih okolnosti na strani broda, brodarka i osoblja kojim se brodar u poslovanju služi. Klauzula je, kako se to u anglo-američkoj literaturi ističe „non-fault“ po svojoj prirodi i na njeno dejstvo su bez uticaja druge klauzule u čarter-partiji o eventualnoj odgovornosti, ne oslobadja odgovornosti, odnosno primjene klauzule, ni slučaj više sile.

## 7. 15. ODGOVORNOST ZA TERET KOD UGOVORA O TAJM ČARTERU

Saglasno suštini ugovora raspored međusobnih prava i obaveza i međusobne odgovornosti stranaka kod ugovora o tajm čarteru je takva da je brodar odgovoran za izvršenje plovidbenog poduhvata u tehničko-navigacionom pogledu, a naručilac u komercijalnom. Ustvari, naručilac je plaćanjem vozarine kod ovog tipa brodarskog ugovora pribavio pravo na komercijalno iskorišćavanje broda. Međutim, redovno postaje i odgovoran za štetu koja stvarima mogu da se dogode u toku prevoza, jer on saglasno ovom ugovoru, preuzima ulogu vozara.

"Izuzetak može da bude samo pravna situacija kada dolazi do izdavanja teretnice i kada teretnicu potpiše zapovjednik broda, jer on je prema samom zakonu predstavnik brodarka odnosno brodovlasnika, pa bi takvim svojim činom obavezao brodovlasnika."<sup>102</sup> Zbog toga, on uvijek kada i mora da potpiše teretnice, a brod je u tajm čarteru, to treba da čini kao agent naručioca. Isto tako treba da postupaju i agenti u lukama, ukoliko nisu naručiočevi agenti i da jasno naglase za čiji račun potpisuju teretnicu. U našem pravu situacija je još delikatnija, jer ono ne poznaje vozara kao nosioca odgovornosti za štete na teretu, već samo brodarka kao nosioca sveukupne odgovornosti, pa i ove po ugovoru o tajm čarteru. Pri tome, ta odgovornost je prinudno pravna, pa ukoliko bi se na odredjeni ugovor o tajm čarteru primenjivalo naše pravo, brodar ne bi mogao da se oslobodi odgovornosti, već bi svoj odnos sa naručiocem morao da reguliše u regresnom postupku.

<sup>102</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 111.

## 7. 16. DRUGA PRAVA I OBAVEZE I KLAUZULE KOD UGOVORA O TAJM ČARTERU

Formularni ugovori o tajm čarteru sadrže još niz klauzula kojima se regulišu prava i obaveze među ugovornim stranama. Tako, saglasno jednoj klauzuli brod je dužan da radi i danju i noću ako se to od njega zahtijeva, ali svi troškovi prekovremenog rada broda padaju na teret naručioca kao komercijalni troškovi.

Kada se radi o spasavanju i pružanju pomoći na moru, onda odgovarajuća klauzula reguliše da se nagrada za tako izvršeno spasavanje dijeli između brodolvasnika i naručioca na jednake djele, naravno po odbitku dijela koji pripada zapovjedniku i posadi.

"Posebnom klauzulom daje se pravo naručiocu da može brod dalje da iznajmljuje, dakle, da zaključuje ugovore o podčarteru, bez saglasnosti brodovlasnika, a da brodovlasnik ostaje u obavezi da ugovor izvršava. Postoji i odredba o odgovornosti naručioca prema brodovlasniku za pravilno izvršenje ugovora, ali to ne mijenja osnovno pravo o davanju u podčarter. Kao i kod ugovora na putovanje postoje klauzule o primjeni York- Antverpenskkih pravila za slučaj generalne havarije i o rješavanju sporova putem arbitraže."<sup>103</sup>

## 7. 17. VRAĆANJE BRODA

"Nakon isteka ugovora naručilac je dužan da povрати brod u ugovorenu, odnosno pogodnu luku u isto takvom dobrom stanju kao što ga je i primio. Kod povratka broda (redelivery) značajno je uvijek imati na umu da postoji prećutno pravo na jedno razumno prekoračenje ugovorenog roka, sem ako ne postoji izričita ugovorna klauzula koja to pravo isključuje."<sup>104</sup> Pravo na produženje, odnosno prekoračenje ugovorenog vremena proizilazi iz načina iskorišćavanja broda kod ove vrste ugovora. U toku trajanja ugovora, po pravilu, treba uvijek da se izvrše više putovanja, pa je zato u momentu kada se ugovor zaključuje praktično teško odrediti kada će se tačno završiti posljednje putovanje. Zato se toleriše da se to posljednje putovanje izvrši sa zakašnjenjem, ako je došlo do razumnog prekoračenja ugovorenog roka trajanja ugovora. U teoriji se zato govori o tzv. „legitimnom“ pravu naručioca da brod pošalje na posljednje putovanje sa izvjesnim prekoračenjem ugovorenog roka. Naravno, ovo prvo nije apsolutne prirode. Njime naručilac može da se koristi samo ako je djelovao razumno. Djelovati razumno podrazumijeva: prvo, donošenje ispravne odluke o potrebi da se brod šalje na takvo posljednje putovanje koje će rezultirati prekoračenjem, i drugo, donošenje ispravne odluke o razumnim granicama prekoračenja. Ovo je povezano sa primjenom tzv. „overlap underlap“ teorije koju je izgradila engleska sudska praksa, a prema kojoj, ukoliko bi, produženje posljednjeg putovanja predugo trajalo, onda naručilac nema pravo ni da ga otpočne, već brod mora da se povрати nešto ranije, prije isteka ugovorenog vremena. Dakle, u ovom slučaju posljednje putovanje bi bilo ono putovanje kojim takvo ugovoreno vrijeme nije prekoračeno.

Kod povraćaja broda vrši se konačan obračun upotrebe goriva. Kada je brod bio predat, stranke su međusobno utvrdile koliko je goriva bilo u njegovim tankovima. Nakon povratka

<sup>103</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 11.

<sup>104</sup> Ibid. str. 113.

broda vrši se mjerenje količine goriva u tankovima i postojeća pozitivna ili negativna razlika međusobno priznaje.

## 7. 18. PRESTANAK UGOVORA

"Kod ugovora o tajm čarteru dolazi do njegovog prestanka ako je izvršenje onemogućeno djelovanjem više sile. Međutim, anglo-američko pravo razvilo je tzv. „Frustration“ doktrinu koja je po svome dejstvu slična doktrini o višoj sili u kontinentalnom pravu, ali i šire od toga. Za „Frustration“ se kaže da ubija ugovor kao takav i oslobadja obje strane svih obaveza automatski."<sup>105</sup> Do prestanka ugovora dolazi objektivno mimo volje i uticaja ugovornih strana. Na njima je samo da putem tužbe ili na drugi način ustanove objektivnu činjenicu da ugovor više ne postoji. Kada dodje do prestanka ugovora primjenom ove doktrine, dolazi do međusobnog vraćanja učinjenih prestacija, posebno vozarine i drugih novčanih davanja bilo u cjelini ili djelimično, srazmerno neizvršenom dijelu ugovora.

Ugovor prestaje i uslijed propasti (gubitka broda). O ovome postoji odgovarajuća klauzula u svim formularima tajm čartera. Moguće je da ugovor prestane i uslijed preteranog zakašnjenja u njegovom izvršenju, pretjeranog produženja ugovorenog vremena, prekida u izvršavanju u toku trajanja ugovora, uslijed nastanka prekomjernih finansijskih gubitaka u toku njegovog trajanja i, do prestanka ugovora može da dodje kao i kod ugovora na putovanje uslijed dejstva rata, štrajka ili leda u pojedinim svjetskim lukama.

Kada se radi o dejstvu rata i svih onih okolnosti koje su slične ratu, klauzule kod ugovora o tajm čarteru unekoliko su specifične. U prvom redu, one ne dozvoljavaju naručiocu da šalje brod u takva područja, ali takodje, ako već brod treba da ide u područja ugrožena ratom, daju pravo brodovlasniku na dodatno osiguranje čije troškove snosi naručilac. Takodje, brodovlasnik ima pravo u takvim situacijama na nadoknadu i povećanih troškova u vezi sa platama pomoraca, opskrbom broda i sl.

## 8. DAVANJE BRODA U PODČARTER (SUBCHARTER)

Ovaj ugovor u našem pravu poznat je pod nazivom „Podbrodarski ugovor“. To je ugovor kojim naručilac bilo kod čartera na putovanje ili čartera na vrijeme (tajm čartera), čarteruje dalje brod podnaručiocu. Pravilo je da se kod obje vrste ugovora ima pravo na podčarterovanje bez posebne saglasnosti vlasnika, s tim što naručilac ostaje odgovoran vlasniku broda za uredno izvršenje obaveza iz originalnog ugovora.

"Treba istaći da je podbrodarski ugovor vrlo čest u praksi, a posebno kod zaključenja ugovora o tajm čarteru, i da postoje naručiocu koji se isključivo ili pretežno bave time, nalazeći svoju računicu u razlici između vozarina koju oni plaćaju vlasniku broda i vozarine redovno veće koju dobijaju od podnaručioca."<sup>106</sup> Na taj način nije ništa neobično da se isti brod daje u podčarter više puta za isti vremenski period. Na taj način stvaraju se tzv. lanci ugovora o čarteru

<sup>105</sup> Grabovac Ivo, op. cit. str. 214.

<sup>106</sup> Brajković Petar, op. cit. str. 73.

čiji je predmet ugovaranja isti brod. Ovo prouzrokuje često vrlo komplikovane odnose, pa i komplikovane arbitražne i sudske sporove.

## 9. CoA UGOVOR (UGOVOR O AFRETMANU)

"Posljednjih godina svjetska pomorska praksa stvorila je jednu novu vrstu prevoznog ugovora koji je nazvala „Ugovor o Afretmanu“ (Contract of Affreightment – CoA). Ovaj ugovor nije regulisan u našem pravu. U teoriji pomorskog prava, do sada su svi ugovori o prevozu stvari morem, uglavnom bili poznati pod nazivom – Ugovori o Afretmanu. U Roterdamskim pravilima ovaj ugovor naziva se „Volume Contract“.<sup>107</sup>

Ovaj ugovor odnosi se na prevoz određenih, po pravilu, većih količina tereta u određenom vremenskom periodu. On se zaključuje između vlasnika tereta i brodovlasnika sa obavezom brodovlasnika da u određenom vremenu preveze cjelokupnu ugovorenu količinu svojim brodovima, ali se pri tome uopšte ti brodovi ne određuju unaprijed, već se prepušta da ih kasnije brodovlasnik sam odredi. Ovaj ugovor povoljan je za brodovlasnika, jer mu daje veću slobodu i mogućnost iskorišćavanja sopstvenih brodova. U jednom pravcu oni mogu da prevezu ugovoreni teret na bazi ugovora o afretmanu, a zatim u drugom pravcu brod ne mora da se vraća prazan, već mogu da ga iskoriste za prevoz nekog drugog tereta, ako im se takva prilika ukaže. Svjetska pomorska praksa već je stvorila i posebne formulare za ovu vrstu ugovora.

## 10. UGOVOR O PREVOZU PUTNIKA I PRTLJAGA

"Medjunarodno-pravni dokumenti o ugovoru o prevozu putnika i prtljaga su Medjunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o prevozu putnika morem iz 1961. godine i Atinska konvencija o prevozu putnika i njihovog prtljaga iz 1974. godine. Naš zakonodavac je prilikom donošenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 1977. godine uzimao u obzir obje Konvencije, jer je Zakon istim ugovorom regulisao prevoz putnika i prtljaga, a što Konvencija iz 1961. godine nije predviđala. Medjutim, kako naša zemlja nije ratifikovala ove konvencije ona se u svemu nije ni pridržavala njihovih strogih odredbi, a posebno onih o donjoj granici visine ograničene odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika. Ništa od ovoga nije promijenjeno ni u Zakonu iz 1998. godine."<sup>108</sup>

U našem pravu ugovor o prevozu putnika definiše se kao ugovor kojim se brodar obavezuje naručiocu da će prevesti jednog ili više putnika, a naručilac da će platiti prevozninu. Takodje, određuje se da se visina prevoznine određuje ugovorom. Kao što se iz zakonske definicije vidi stranke kod ugovora o prevozu putnika jesu brodar, naručilac prevoza i putnik. Medjutim, Zakon kod određivanja brodara kao lica koje zaključuje ugovor o prevozu, ili, u čije se ime taj ugovor zaključuje, ne utvrđuje ga kao lice koje će i zaista izvršiti prevoz putnika, već uvodi još jednu stranku tzv. stvarnog brodara, kao lice različito od brodara koje saglasno

<sup>107</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 114.

<sup>108</sup> Ibid. str. 115.



zaključenom ugovoru stvarno vrši prevoz putnika, na cijelokupnoj ugovorenoj relaciji, ili samo na jednom njenom dijelu.

Takodje, lice odnosno organizacija koja zaključuje ugovor o prevozu putnika morem, a koju zakonodavac naziva naručiocem prevoza, ugovor može da zaključi za jednog ili više putnika. Na ovaj način zakonodavac vodi računa o realnosti koja danas postoji u putničkim prevozima, da su to najčešće ugovori o kružnim-turističkim putovanjima putničkim brodovima, te da vrlo često putničke, odnosno turističke agencije zaključuju jedinstveni ugovor za veći broj putnika. Ugovor o prevozu putnika je neformalan, jer zakon ne zahtjeva obavezno izdavanje putne karte, već je brodar obavezan da je izda samo na zahtjev putnika.

Danas kod prevoza putnika morem u osnovi razlikuju se tri faktičke vrste prevoza koje, na odgovarajući način imaju odraza i na pravna rješenja. Dvije vrste prevoza koje su danas najviše u upotrebi, kao putnički prevozi, je prevoz u turističke svrhe na kružnim putovanjima, ali i tzv. trajektni prevoz kao prevoz na kraćim rastojanjima koji se vrši, po pravilu, sa jedne morske obale na drugu, kao npr. prevoz preko kanala Lamanš, prevozi morem između skandinavskih država i gradova, te konačno nama najpoznatiji prevoz između naše i italijanske obale, trajektni prevoz između Bara i Barija. Pored ovih prevoza postoji i lokalni prevoz. Ova vrsta prevoza moguća je, a i uobičajena, kako na moru tako i na unutrašnjim vodenim putevima, gdje se obično radi o prevozu kratkog trajanja i čistom prevozu bez pružanja ikakvih dodatnih usluga. Sve navedeno ima odraza na karakter i pravnu prirodu ugovora o prevozu putnika morem, pa i na način izdavanja putne karte. Putna karta, naime, izdaje se na donosioca i na ime. Ukoliko je putna karta izdata na ime zakon predviđa da vlasnik putne karte može istu prenijeti na drugo lice bez saglasnosti broдача. Naš zakon to ne određuje, ali po prirodi stvari, na međunarodnim putničkim putovanjima, posebno onim kružnim, putna karta u sebi obuhvata ne samo obavezu broдача da putniku obezbijedi ugovorom predviđeno putovanje, već da mu u toku putovanja, a u okviru zaključenog ugovora, pruži i dodatne usluge, kao što su usluga smještaja i ishrane. U ovom slučaju imamo mješoviti pravni posao koji u sebi sadrži dvije komponente, i to: komponentu prevoza putnika, ali, i komponentu pružanja dodatnih usluga, što je karakteristično za turističko-ugostiteljske ugovore.

Kada govorimo o pravima i obavezama stranaka kod ovog ugovora, zakonodavac reguliše odnose početka putovanja, pa propisuje da se prevoznina ne vraća ako putnik ne dodje na brod do odlaska broда ili ako za vrijeme puta odustane od putovanja. U obalnoj plovidbi, ako karta glasi na donosioca, putnik ima pravo da odustane od putovanja na jedan sat prije početka putovanja, a broдар je dužan da mu vrati prevozninu umanjenu za 10%. Kod putovanja gdje putna karta glasi na ime, ako putnik odustane od putovanja kod domaćeg prevoza, on to može da učini 6 časova prije početka putovanja, a kod međunarodnih putovanja 3 dana prije početka putovanja. I u jednom i u drugom slučaju broдар ima pravo da zadrži 10% prevozne cijene. Zakon reguliše prava i obaveza stranaka u situaciji u kojoj je došlo do prekida putovanja iz razloga za koje putnik nije odgovaran, a prekid traje više od 12 časova u domaćim putovanjima, odnosno više od 3 dana na međunarodnim. U tom slučaju Zakon putniku daje sledeća prava:

- 1) da zahtjeva da ga broдар svojim ili drugim odgovarajućim prevoznim sredstvom, zajedno sa prtljagom, preveze do mjesta odredišta;
- 2) da zahtjeva da ga broдар, zajedno sa prtljagom, u primjerenom roku vrati u polaznu luku, odnosno pristanište i da mu vrati prevozninu, i
- 3) da odustane od ugovora i traži da mu broдар vrati prevozninu.

Ukoliko je do prekida putovanja došlo namjerno, ili krajnjom nepažnjom broдача, odnosno lica koja rade za broдача, putnik ima pravo da od broдача zahtjeva i nadoknadu štete.

Sva ova prava putnik može da ostvari ako odmah nakon nastanka takvih okolnosti u kratkom roku, i to kod domaćih putovanja u roku od 3 dana, a kod međunarodnih u roku od 7 dana, zatraži vraćanje prevoznine, odnosno postavi zahtjev za naknadu štete.

**Odgovornost za smrt i tjelesne povrede putnika.** Centralno pitanje svakog ugovornog odnosa jeste nadoknada štete koja se duguje, a u slučaju prevoza putnika, to je nadoknada štete koja se duguje za smrt putnika njegovoj najbližjoj porodici, kao i za pretrpljene tjelesne povrede na putovanju njemu samom. Ova odgovornost u pomorskom pravu, koja se primjenjuje i na unutrašnju plovidbu, zasnovana je na principu krivice broдача ili lica koja rade za broдача.

Lice koje traži nadoknadu štete mora da dokaže da se događaj koji je prouzrokovao štetu dogodio u toku prevoza, kao i visinu štete. Odgovornost broдача za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne povrede putnika svodi se na vrijeme prevoza, kao i na vrijeme dok je putnik dovožen na brod, ako se to radilo posebnim plovilima (čamcima) ili je na isti način odvožen sa broда. Medjutim, ako su se smrt ili tjelesna povreda putnika dogodile u prostorijama luke prije urkcaja putnika na brod ili posle iskrcaja, broдар ne snosi odgovornost za nastalu štetu. Krivica broдача pretpostavlja se dok se protivno ne dokaže, ako su smrt ili tjelesna povreda putnika nastali neposredno ili posredno zbog broдолoma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broда. Ovako utvrđena odgovornost broдача za smrt i tjelesne povrede putnika nepovoljna je, odnosno daleko nepovoljnija nego u drugim granama saobraćaja. Putniku, odnosno porodici poginulog putnika, nalaže se obaveza da dokaže vrijeme i mjesto nastanka štete, krivicu broдача i visinu štete. Kada se radi o visini obeštećenja, kao što je to uostalom u pomorskom i saobraćajnom pravu uopšte, za broдача utvrđeno pravo na ograničenu odgovornost, za slučaj smrti i tjelesne povrede do jednog određenog iznosa, po putniku i putovanju. Ovo ograničenje u našem pravu iznosi 20.000 \$. Čak i ukoliko se naknada dosudjuje u obliku rente, kapitalizirani iznos rente, ne može da pređe ovaj iznos.

Zakonodavac nije ostavio nejasnom situaciju šta se podrazumijeva pod ograničenjem po putniku i putovanju, pa propisuje da iznos od 20.000 \$ služi za namirenje svih povjerilaca čija se potraživanja zasnivaju na jednom događaju koji je prouzrokovao smrt ili tjelesnu povredu putnika. Iz ovog proizilazi da je iznos prenisko određen, jer saglasno Atinskoj konvenciji iznosi 700.000 franaka, što bi odgovaralo protivvrednosti od cca 100.000 €.

**Prevoz prtljaga.** Atinska konvencija predviđa posebne odredbe o prevozu prtljaga morem, a naš Zakon takve posebne odredbe predviđa za prevoz prtljaga i u unutrašnjoj plovidbi. I kod odredbi vezanih za prevoz prtljaga vodi se računa o danas postojećoj realnosti u pomorskim prevozima, koji su, kao što je rečeno, vrlo često trajektni prevozi, pa zakon određuje da je prtljag svaka stvar, uključujući i vozilo koje se prevozi na osnovu ugovora o prevozu. Prtljagom se ne smatraju stvari i vozila koja se prevoze na osnovu ugovora o zakupu, na osnovu teretnice ili ugovora koji se prvenstveno odnosi na prevoz stvari i na prevoz živih životinja. Kao i kod ostalih grana prevoza tako i u pomorskom prevozu i unutrašnjoj plovidbi, vrši se razlika između prtljaga koji se predaje na prevoz i ručnog prtljaga putnika koji putnik ima u svojoj kabini ili koji on sam čuva ili nadzire, uključujući i prtljag koji se nalazi u vozilu, ili na vozilu u toku prevoza.

Za prtljag dat na prevoz i primljen na čuvanje od strane broдача, broдар je dužan da na traženje putnika izda prtljažnicu. Prtljažnica mora da sadrži vrstu prtljaga i broj koleta prtljaga. Zakon uvodi pretpostavku da su podaci sadržani u prtljažnici istiniti dok se protivno ne dokaže. Za prtljag primljen na prevoz broдар odgovara po istim principima koji su utvrđeni za smrt i tjelesnu povredu putnika, dakle, na osnovu dokazane krivice. Medjutim, ako je šteta na prtljagu posledica nekog događaja koji je štetu izazvao u toku plovidbe, krivica broдача se pretpostavlja.

Ova odredba donekle je nejasna, koja je propisana u članu 666. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi i u nesaglasnosti se odredbom iz člana 658. iz Zakona.

Za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji prtljaga brodar odgovara ograničeno do određene unaprijed predviđene visine, i to:

- 1) za ručni prtljag do iznosa od 550 \$ po putniku i putovanju;
- 2) za vozila, uključujući i prtljag koji se prevozi u vozilu ili na njemu do iznosa od 3.300 \$ po vozilu i putovanju, i
- 3) za ostali prtljag do iznosa od 800 \$ po putniku i putovanju.

Zakonodavac, dalje, kod nadonaknade štete za prtljag predviđa mogućnost ugovaranja određenih odbitnih frašiza, ali i mogućnost ugovaranja većih iznosa ograničenja odgovornosti, što se odnosi i na ograničenje odgovornosti za smrt i tjelesnu povredu putnika, ali takvo povećanje granice odgovornosti mora biti izričito pisanim putem ugovoreno. Suprotno, ako brodar uspije da dokaže da su smrt ili tjelesna povreda putnika, oštećenje, manjak ili gubitak prtljaga, ili zakašnjenje u predaji prtljaga putniku u cjelini ili djelimično prouzrokovani krivicom putnika ili njegovim ponašanjem koje se ne može smatrati normalnim, sud može potpuno da isključi pravo na naknadu štete, odnosno da ublaži odgovornost brodaru. Ovdje se radi o slučajevima tzv. podjeljenje odgovornosti koja je opšteprihvaćena u materiji odgovornosti za štetu.

Na kraju, u Zakonu je predviđen niz postupaka u vezi sa izgubljenim prtljagom, odnosno prtljagom koji nije predat na određite u smislu rokova za njegovo podizanje, rokova u kojima se stiče pravo na obeštećenje, te obaveze povratka obeštećenja ukoliko se prtljag pronadje ili zadržavanja primljenog obeštećenja i prepuštanja prtljaga brodaru.

## 11. UGOVOR O TEGLJENJU

Ugovorom o tegljenju, brodar tegljača obavezuje se da svojim brodom tegli brod ili drugi plovni objekt do određenog mjesta, ili za određeno vrijeme, ili za izvodjenje određenog zadatka, a brodar tegljenog broda, odnosno objekta, obavezuje se da za to plati tegljarinu. "Visina tegljarine određuje se ugovorom među strankama, a vrlo često i tarifom. Iz definicije, vidljivo je da postoji više vrsta tegljenja. Na moru najčešće je tzv. lučko tegljenje, kada brodovi tegljači uvode i izvode brod iz luke, i to tegljenje poznato je kao tegljenje radi izvodjenja određenog manevra."<sup>109</sup> Na moru također, može postojati i tegljenje do određenog mjesta, po pravilu, u obalnom moru određene države, a najčešće se odnosi na tegljenje određenih objekata koji inače ne poseduju sopstveni pogon ili je u datom momentu povoljnije da budu tegljeni, pa se tu može raditi o tegljenju do određenog mjesta ili čak o ugovaranju tegljenja na određeno vrijeme. Najčešće se radi o tegljenju tehničkih plovnih objekata. Svako drugo tegljenje na moru može biti povezano sa ugroženošću brodova zbog pomorskih opasnosti i tada se uvijek postavlja pravni problem, da li se u određenom konkretnom slučaju radi o tegljenju ili o spasavanju na moru, što su dvije različite kategorije.

U unutrašnjoj plovidbi tegljenje je uobičajeni komercijalni postupak, a sve češće u savremenim uslovima, prevoz robe unutrašnjim vodama ne izvodi se tegljenje, već tzv. potiskivanjem. Dakle radi se o dvije vrste brodova, brodovima tegljačima i potiskivačima, pa

<sup>109</sup> Grabovac Ivo, op. cit. str. 227.

time i dva načina izvodjenja plovidbene operacije. Po pravilu tegljenje je plovidbena operacija kratkog trajanja i zbog toga Zakon određuje kad tegljenje započinje, a kada se završava, pa određuje da tegljenje započinje, u pomorskoj plovidbi, kad se tegljač po nalogu zapovjednika tegljenog broda stavi u položaj da može da obavlja tegljenje, ili, kad tegljač po naredbi zapovjednika tegljenog broda primi ili preda uže za tegljenje, ili kada započne potiskivanje tegljenog broda ili obavljanje bilo kog drugog manevra potrebnog za tegljenje, a zavisno od prirode operacije tegljenja. U unutrašnjoj plovidbi tegljenje započinje u trenutku kada je tegljač po nalogu zapovjednika broda koji upravlja tegljenjem, primio ili predao uže za tegljenje. U pomorskoj plovidbi tegljenje se završava kad se izvrši konačni nalog zapovjednika tegljenog broda da se otpusti uže za tegljenje, ili kad prestane potiskivanje ili bilo koji drugi manevar potreban za tegljenje, a zavisno od toga koja je radnja najkasnije nastupila. U unutrašnjoj plovidbi tegljenje prestaje u trenutku kad se izvrši konačni nalog zapovjednika koji upravlja tegljenjem da se usidri, odveže, odnosno usidri i odveže tegljeni brod, ili da se tegljeni brod preda drugom brodu, a po nalogu zapovjednika broda koji upravlja tegljenjem, da se pusti uže za tegljenje.

"U unutrašnjoj plovidbi postoje i posebne odredbe za potiskivanje, pa se smatra da potiskivanje započinje u trenutku kad je potiskivač, po nalogu zapovjednika broda, koji upravlja potiskivanjem, vezan za brod koji uzima u potiskivani sastav, a da prestaje u trenutku kad se potiskivani brod usidri, odveže i preda ovlaštenom licu koje vrši nadzor nad bezbjednošću broda u pristaništu ili na sidrištu."<sup>110</sup>

Posebno je propisan postupak sa brodom koji nema posadu. Ovo pravilo punu primjenu ima u unutrašnjoj plovidbi, jer brod, odnosno brodovi uzeti u tegljenje ili potiskivanje u toj vrsti plovidbe, jesu teretna plovila i u sastavu su plovidbene operacije. U pomorskom pravu teško je zamisliti da tegljač tegli plovni objekat koji nema posadu, a pogotovo brod jer u tom slučaju prije se radi o radnji spasavanja na moru, nego o tegljenju. Brodar tegljača u unutrašnjoj plovidbi koji uzima u tegljenje brod bez posade mora da se brine za očuvanje tereta na tegljenom objektu. Ako brodar tegljača ugovara prevoz tereta tegljenjem tuđim brodom, da se uvijek u slučaju sumnje pretpostavlja da je zaključen ugovor o tegljenju.

Dva su značajna pravna pravila kod ovoga ugovora. Jedno je vezano za odredbu o tome ko upravlja tegljenjem, pa tu zakon određuje da tegljenjem upravlja tegljeni brod. Ovo pravilo skoro je bez izuzetaka u pomorskom pravu. Drugo pravilo je pravilo o odgovornosti za naknadu štete koja nastane sudarom brodova učesnika u tegljenju, odnosno samo između njih, ili i sa trećim brodovima, pa se određuje da se u tom slučaju, primjenjuju odredbe o naknadi štete zbog sudara brodova.

Dok tegljenje traje, tegljeni brod može doći u opasnost, pa u tom slučaju tegljenje prelazi u spasavanje i brodar tegljača za uspješno spasavanje ima pravo na nagradu prema propisima o spasavanju. Ipak, brodar tegljača neće imati pravo na nagradu, ako je on odgovoran za nastalu opasnost ili, ako iz ugovora o tegljenju proističe da je tegljarinom obuhvaćena i nagrada za spasavanje. Ukoliko za vreme tegljenja dodje do gubitka tegljenog broda, brodar broda tegljača ima pravo na tegljarinu ako dokaže da nije kriv za neuspjeh tegljenja. Medjutim, ako je tegljarinom obuhvaćena i nagrada za spasavanje onda će on izgubiti pravo na taj dio tegljarine.

<sup>110</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 119.

## 12. ZAKUP BRODA

"Ugovor o zakupu broda se danas rijedje koristi kao pravno sredstvo iskorišćavanja brodova, jer se za vremensko korišćenje (long term, cotranct), po pravilu, redovno zaključuje ugovor o tajm čarter-u."<sup>111</sup> Ipak, ugovor o zakupu je teorijsko – pravno značajan ugovor. Shtatanja pravne teorije u odnosu na ugovore o iskorišćavanju pomorskih brodova i njihovu pravnu prirodu, s vremenom su se mijenjale. U početku, kao najvažniji istican je element fizičkog iskorišćavanja broda, kao upotrebe stvari, odnosno broskog prostora, tako da su ti ugovori u najvećem broju slučajeva i najčešće posmatrani kao ugovori o zakupu (*locatio conductio rei*). Kasnije, to shvatanje se napušta, tako da se najveći broj ugovora o iskorišćavanju pomorskih brodova smatra ugovorom o dijelu (*locatio conductio operis*). Ovako posmatrano, može se sagledati značaj proučavanja i pravilnog razumijevanja pojma ugovora o zakupu broda.

Što se tiče praktičnog značaja ugovora o zakupu broda treba istaći da je taj ugovor poprimao na značaju za vrijeme ratnih stanja, a posebno u II svjetskom ratu. Za vrijeme trajanja ratnih operacija zaraćene strane na ovaj način su pokrivala svoje potrebe u tonaži trgovačkih brodova, uzimajući dodatno pod zakup i brodove privatnih vlasnika. "Nakon završetka rata, s druge strane, te iste države su osjetile višak tonaže, pa su se u medjuvremenu izgradile, kao npr. SAD, pa se ugovor o zakupu broda javio kao jedan dodatni (pored prodaje) vid prenosa vlasništva tih brodova na privatne vlasnike. U jugoslovenskoj praksi, takodje, u godinama poslije II svjetskog rata bilo je pokušaja popunjavanja i proširenja domaće flote putem zaključenja ugovora o zakupu broda i na taj način stavljanje brodova stranih vlasnika pod jugoslovensku zastavu."<sup>112</sup>

**Pojam i bitne karakteristike ugovora.** Ugovor o zakupu broda u našem pravu zaključuje se između dvije ugovorne strane: zakupodavca i zakupoprimalca. Zakupodavac daje zakupoprimalcu brod na upotrebu radi vršenja plovidbene djelatnosti uz plaćanje naknade koja se zove zakupnina. Zakupodavac je vlasnik broda. Zakupoprimalac je lice (fizičko ili pravno) koje ima potrebu za brodom, odnosno brodovima koje želi da upotrebljava u komercijalne plovidbene svrhe. Bitno je zapaziti, a to je u samoj zakonskoj definiciji istaknuto, da se brod daje, odnosno uzima u zakup radi vršenja plovidbene djelatnosti. Samo u slučaju ako je ovaj uslov zadovoljen radi se o zakupu pomorskog, odnosno plovidbenog broda. Ukoliko se brod daje u zakup u neke druge neplovidbene svrhe, (npr. primjera radi služi kao skladište, restoran, nastamba, i sl.), onda se radi o običnom zakupu i u odnosu na njih važe odredbe zakona o obligacionim odnosima.

Ako se radi o davanju broda u zakup isključivo u plovidbene svrhe vezuju se još dva vrlo značajna bitna obilježja pomorsko-pravnog zakupa broda, a koja ulaze u sam pojam ugovora.

Prvo, zaključenjem ugovora o zakupu svojstvo brodar broda prenosi se sa zakupodavca na zakupoprimalca. Ovaj prenos funkcije brodar osnovno je i najvažnije pravno dejstvo ugovora o pomorskom zakupu broda. Vlasniku broda, nakon prenosa broda na zakupoprimalca, dok ugovor o zakupu traje, ostaje u osnovi samo svojina na brodu uz pravo na ubiranje njegove ekonomske cijene-zakupnine i sa pravom na povraćaj broda nakon isteka ugovora. Zakupoprimalac postaje privredni i plovidbeni preduzetnik, dakle, brodar broda u pitanju, koji se s pravom u našoj pomorsko-pravnoj literaturi označava kao pomorski vlasnik broda. Za sve obaveze koje nastaju

<sup>111</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 121.

<sup>112</sup> Grabovac Ivo, op. cit. str. 227.

privrednim iskorišćavanjem broda u zakupu, vlasnik odgovara samo stvarnopravno, kroz institut privilegija na brodu.

Drugo, saglasno uobičajenoj praksi, a i izričitim odredbama našeg Zakona zakupodavac je dužan da preda zakupoprimcu brod u takvom stanju da se može iskorišćavati prema ugovorenoj ili uobičajenoj namjeni. Kada se radi o zakupu pomorskog, odnosno plovidbenog prava, brod kao predmet ugovora mora da se preda u stanju sposobnom za plovidbu. Ovo je minimum obaveze. Brod mora da ima i sva druga svojstva koja proizilaze iz ugovora ili ono što je prema prilikama uobičajeno.

**Vrste ugovora o zakupu broda.** Naše pravo zakup broda reguliše kao jedinstveni ugovor. Medjutim, u svetskoj pomorskoj praksi za ovu vrstu ugovora upotrebljavaju se dva naziva i to: Charter by Demise i Bare – *boat charter*. Ove dvije vrste ugovora o zakupu broda, koje su inače i formularni ugovori, a posebno ovaj drugi, nastale su kao posljedica činjenice da se u zakup može da da brod sa posadom ili brod bez posade.

"Kako u vezi sa ova dva tipa ugovora ima različitih shvatanja i tumačenja, a do čega dovodi komplikovanost odnosa u pitanju, za ispravno tumačenje odgovor treba potražiti u engleskoj literaturi u čijoj su komercijalnoj praksi ova dva tipa formularnih ugovora i nastala. Kod Scrutton-a nailazimo da charter ugovor može nastati i kao „demise“ ili zakup broda, kome usluge zapovjednika broda i posade mogu da budu prirodne ili ne. Ovo dvojstvo navodi da se „charter by demise“, ako je zaključen bez zapovjednika i posade naziva se „bareboat“ ili „net“ charter. Navodi se da se suprotno od „net“ charter-a, kao specijalnog vremenskog ugovora obični tajm charter ponekad naziva „gross“ charter.<sup>30</sup> U svijetskoj pomorskoj praksi kada se brod uzima u zakup, redovno se radi o zakupu „golog broda“ bez posade, ali i ukoliko bi se uzeo brod sa posadom, zapovjednik i posada broda u cjelosti su podređeni zakupoprimcu u pogledu svih njihovih prava i dužnosti sve dok ugovor o zakupu traje."<sup>113</sup>

**Forma i sadržina ugovora.** U našem pravu ugovor o zakupu broda je strogo formalan ugovor. On mora da bude zaključen u pisanom obliku, a ukoliko se ova zakonska obaveza ne bi poštovala, ugovor o zakupu broda ne proizvodi pravno dejstvo.

Obavezna pisana forma pod prijetnjom ništavosti bila je predviđena u našem pravu još od donošenja Zakona o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih brodova. Dakle, kod forme ovog ugovora radi se o formi *ad solemnitatem*, pa od postojanja forme zavisi i postojanje ugovora.

U uporednom pravu za ovaj ugovor takodje se najčešće traži pisana forma, medjutim, ona po pravilu, nije konstitutivna, već je deklarativna forma i služi samo kao dokaz o postojanju i sadržini postojećeg ugovora (*forma ad probationem*). Države koje usvajaju pisanu formu ističu da se ugovor o zakupu broda mora zaključiti u pisanoj formi zbog njegovog posebnog socijalnog i ekonomskog značaja i zbog obaveze da svojstvo brodaru bude prijavljeno nadležnim pomorskim vlastima, u kom slučaju, kada brodar nije vlasnik broda mora da ponese odgovarajući dokument o svome pravu na brod, a to je ugovor o zakupu.

Kada se govori o pravima i obavezama stranaka kod ovog ugovora onda je osnovna obaveza zakupodavca da zakupoprimcu preda brod osposobljen za plovidbu i za namjenu određenu ugovorom, odnosno za uobičajenu namjenu. Zakupodavac snosi odgovornost za štetu nastalu zbog mana koje brod čine nesposobnim ili umanjuju njegovu sposobnost za ugovoreno ili uobičajeno iskorišćavanje, a takve su mane postojale u vrijeme predaje broda zakupoprimcu.

Svoje odgovornosti zakupodavac se može osloboditi ako dokaže da mane u pitanju nije mogao da otkrije upotrebom pažnje urednog brodaru. Ako suprotno nije ugovoreno, zakupodavac

<sup>113</sup> Jakaša Branko, op. cit. str. 308.

ostaje u obavezi da vrši osiguranje broda dok ugovor traje. Obaveza pregleda broda prilikom predaje pada na teret zakupodavca, a isto tako i plaćanje provizije agentu preko koga je ugovor zaključen, ako je takva provizija bila ugovorena ili uobičajena.

Pored obaveze da uredno plaća zakupninu, osnovna obaveza zakupoprimalca je da brod iskorišćava saglasno ugovoru, a koje u svakom slučaju mora da bude u plovidbene svrhe. Zakupoprimalac snosi i troškove pogona broda. U te troškove spadaju plate posade, troškovi snabdjevanja broda gorivom, mazivom, vodom, hranom za posadu, itd. Zatim, zakupoprimalac plaća i sve troškove komercijalnog iskorišćavanja broda, kao što su: lučke takse, slagački (štivadorski) troškovi, troškovi čišćenja brodskih skladišta, troškovi nabavke slagačkih pomagala (dunnage), troškovi uzimanja balasta, kanalske takse, troškovi tegljenja i pilotaže, druge troškove vezane za teret, te troškove popravke broda, sem troškova vanrednih popravaka.

Posebna specifičnost ugovora o zakupu broda u odnosu na ostale ugovore o iskorišćavanju brodova, a posebno u odnosu na ugovor o tajm čarteru, je u tome što postoji izričita zakonska odredba da zakupoprimalac ne može da da brod u podzakup bez saglasnosti zakupodavca, odnosno ako to nije posebno ugovoreno.

Osnovna obaveza zakupoprimalca je da za upotrebu broda zakupodavcu plati zakupninu. Visina zakupnine određuje se ugovorom o zakupu i plaća se mjesečno unaprijed, računajući od dana kada prema ugovoru počinje da teče. S obzirom na to da je zakupnina kao cijena zakupa broda, jedina ekonomska vrijednost koju zakupodavac ima iz vlasništva na brodu uredno plaćanje zakupnine je preduslov trajanja ugovora o zakupu. Zbog toga, ako zakupoprimalac ne plati zakupninu u roku dospelosti, zakupodavac može odmah da traži naplatu ugovorene zakupnine za cijelo vrijeme trajanja ugovora ili može, da odustane od ugovora. Izvršenjem ovoga prava ne dira se u eventualno pravo zakupodavca da traži i nadoknadu štete ako je istu pretrpio uslijed raskida ugovora.

**Trajanje i prestanak ugovora o zakupu.** Vrijeme na koje se ugovor o zakupu broda zaključuje određuje se ugovorom. To može da bude jedan određeni, duži ili kraći vremenski period, a ugovor je valjan i ako se njime određuje broj putovanja (jedno ili više) za koja se brod uzima u zakup.

Konačno, ako ugovorom nije određeno vrijeme na koje se zakup sklapa, smatra se da je zaključen ugovor o zakupu broda na neodređeno vrijeme. Ugovor o zakupu broda koji je zaključen na određeno vrijeme može se saglasnošću ugovornih strana produžavati, ali i za takvo produženje ugovora naš Zakon traži pisanu formu.

Ugovor o zakupu broda prestaje istekom ugovorenog roka, otkazom, uslijed više sile i drugih razloga koji onemogućavaju njegovo izvršenje. Ugovor može prestati i odustankom jedne od ugovornih strana u kom slučaju se postavlja pitanje odgovornosti ugovornih strana za raskid ugovora i eventualnu nadoknadu štete zbog toga. Ako je ugovor o zakupu zaključen na određeno vrijeme, prestaje istekom roka na koji je zaključen. Ako je zaključen na neodređeno vrijeme prestaje na način kako su to stranke ugovorom predvidjele, odnosno ako takve posebne ugovorne odredbe nema, onda kako se dogovore. U skladu sa zakonom ugovor na neodređeno vrijeme prestaje na osnovu otkaza i taj otkaz mora da bude u pisanoj formi. Pisani otkaz mora se dati najkasnije 3 mjeseca unaprijed.

Kod zaključenja ugovora o zakupu, ako je zaključen na određeno vrijeme, medju ugovornim stranama može da dodje do spora da li je zaključen ugovor o zakupu broda ili ugovor o tajm čarteru. U takvom slučaju, u sumnji, zakonska je pretpostavka da je zaključen ugovor o tajm čarteru. Ugovor u zakupu broda može zaključiti i za brodove unutrašnje plovidbe.

### 13. UGOVOR O PLOVIDBENOM AGENCIJSKOM POSLU

#### 13. 1. POJAM I KARAKTERISTIKE POMORSKO-AGENCIJSKOG POSLA

Posao pomorskog agenta obavlja se na osnovu ugovora koji se zaključuje između agenta i njegovog principala. Ovaj ugovor barem u osnovnim crtama, regulišu zakonodavstva u svijetu bilo u pomorskim zakonima ili u trgovačkim zakonima pojedinih zemalja. Kod nas se prilikom donošenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (1977. godine) vodilo o ovome računa i ugovor o pomorskom agentu propisana je u okviru jedinstvenog ugovora o Plovidbenom agencijskom poslu. Na ovaj način zakonske odredbe primjenjuju se kako na pomorske agente tako i na agente u unutrašnjoj plovidbi.

"Shodno odredbama Zakona (čl.719 ZPUP) Ugovor o pomorsko agencijskom poslu zaključuje se na osnovu opšte ili posebne punomoći. Saglasno punomoći koju shodno odredbama Zakona (čl.719 ZPUP) Ugovor o pomorsko agencijskom poslu zaključuje se na osnovu opšte ili posebne punomoći. Saglasno punomoći koju je dobio, agent ima obavezu da za račun svoga principala (kojeg zakon zove nalogodavac) obavlja jedan ili više pomorsko-agencijskih poslova, a principal je dužan da agentu naknadi troškove i plati nagradu."<sup>114</sup>

Prema našem pravu Ugovor o pomorsko-agencijskom poslu je neformalan ugovor. "Međutim, ako je izdata opšta punomoć agentu, onda takav ugovor mora biti sklopljen u pisanoj formi, čime se ova formulacija približava opštem zahtjevu koji naše pravo ima za ugovor o trgovačkom zastupništvu, da ugovor mora biti sačinjen u pismenoj formi, ali u slučaju pomorsko-agencijskog ugovora bez sankcije ništavosti, koja je za trgovinsko zastupništvo u Zakonu o obligacionim odnosima uvedena kao novina u odnosu na dosadašnje rješenje jugoslovenskog prava. U Crnoj Gori još nisu donijeti odgovarajući propisi iz pomorskog prava, tako da su u svemu na snazi odredbe ZPUP-a, pa i kada se radi o pomorskoagencijskom poslu."<sup>115</sup>

Pravo na nagradu i troškove agent stiče na osnovu činjenice što je ugovor zaključen, a ako se nagrada stiče samo posredovanjem, to se mora izričito naznačiti. "Pravilo je da stranke, učesnice u odredjenim pomorsko-plovidbenim poslovima budu zastupljene sopstvenim agentima, ali saglasno odredbi čl. 725. ZPUP-a, što nije nepoznato i u svjetskoj praksi, plovidbeni agent može na osnovu izričitog ovlašćenja ugovornih strana da potpiše u ime i za račun obje ugovorne strane neki od ugovora o iskorišćavanju pomorskih brodova."<sup>116</sup>

Naše pravo normira i neke druge osobine vezano za plovidbeno-agencijski, odnosno pomorsko-agencijski posao, kao što su: obaveza agenta da istakne da postupa kao agent, dejstvo ograničenja punomoćja prema trećima, obaveza upotrebe pažnje dobrog privrednika u izvršavanju dobijenog punomoćja, odnosno naloga, itd.

<sup>114</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 125.

<sup>115</sup> Ibidem.

<sup>116</sup> Ibidem.



## 13. 2. POSLOVI I VRSTE POMORSKIH AGENATA

Zakon pojedinačno ne imenuje pojedine vrste agenata, ali nabraja poslove iz kojih je vidljiva i moguća uobičajena podjela pomorskih agenata. Prema ZPUP-u plovidbeni (pomorski) aencijski poslovi su: poslovi pomaganja, posredovanja i zastupanja koji se odnose na plovidbu i iskorišćavanje brodova, kao što su osobito poslovi prihvatanja i otpreme brodova, sklapanja ugovora o iskorišćavanju brodova, kupoprodaji, gradnji i remontu brodova, osiguranju, te popunjavanju i brige o posadi.

Polazeći od svega navedenog može se sagledati i osnovna podjela pomorskih agenata na agente posrednike i agente broda ili lučke agente. Pri tome značajno je uočiti i imati u vidu da se agenti posrednici u svjetskoj praksi uobičajeno i redovno nazivaju brokerima, a da se za lučke agente zadržava naziv agent.

Druga značajna podjela vezana je za regulisanje odnosa između predstavnika broda (brodovlasnika, odnosno brodarka) i predstavnika tereta, pa se i u tom dijelu pored agenta broda pojavljuju i agenti tereta, i to, kako u domenu posredništva prilikom zaključivanja odgovarajućih ugovora u pomorskom poslovanju, tako i u domenu zastupanja interesa ugovornih strana, dakle, predstavnika broda i predstavnika tereta, u lučkom agentiranju brodova. Kada se govori o pojmu i definisanju pomorskog agenta, treba cijeliti da se rezultat agentovog djelovanja ogleda u ostvarivanju prava, ili sticanju imovinskog karaktera određenih vrijednosti koje agent uvijek čini u isključivu korist njegovog nalogodavca. Dakle, sve što je agent u pružanju svojih usluga uspio i ostvario, pa makar i preko dobijenih naloga od strane principala, uvijek je uspio i ostvario za račun svoga principala i sve takve dobitke dužan je da na njega prenese.

## 14. SPASAVANJE NA MORU

"Pod opštim pojmom spasavanja podrazumijeva se svaka aktivnost usmjerena na očuvanje i zaštitu pomorske imovine, u prvom redu broda i tereta, ali i ljudskih života na moru."<sup>117</sup> Da bi se određena radnja svrstala pod pojam spasavanja na moru kada je u pitanju spasavanje imovinskog karaktera, moraju biti zadovoljeni sledeći elementi:

- 1) radnja spasavanja mora da bude pružena pomorskoj imovini na koju se primjenjuje pravo spasavanja na način kako je to određeno međunarodnim i nacionalnim propisima;
- 2) spasavanje mora biti pruženo na dobrovoljnoj bazi
- 3) spasavanje mora da dovede do korisnog rezultata.

Saglasno Konvenciji o Traganju i spasavanju na moru iz 1979. godine, spasavanje predstavlja svaki čin ili aktivnost usmjerenu radi pomoći brodu ili bilo kojoj drugoj imovini u opasnosti na plovnim putevima ili u bilo kojim drugim vodama

Spasavanje imovine na moru vrši se uz naknadu, odnosno nagrada za spasavanje i svakom spasiocu, ako je spasavanje dalo iole uspješan rezultat, pripada pravična nagrada. Pravo na nagradu spasilac ima i u slučaju kada ona nije ugovorena. U takvom slučaju ukoliko se stranke ne sporazumiju o visini nagrade, nju će odrediti sud odnosno arbitraža. I u slučajevima kada je

<sup>117</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 179.

nagrada ugovorena obje strane imaju pravo da zatraže preispitivanje ugovorene nagrade i da ona može da se primjeri.

Izuzeteno, postoje i slučajevi kada spasilac ima pravo na nagradu iako preduzeto spasavanje nije dovelo do korisnog rezultata. To može da bude posebno ugovoreno, zatim u slučajevima kada je neuspjeh spasavanja skrivio brod koji se spasava. Konvencija iz 1989. godine priznaje jedno ograničeno pravo na nagradu spasiocu u odnosu na zaštitu mora i morske okoline, nevezano za uspjeh spasene imovine.

## 15. JAHTING UGOVORI I PRAVNI STATUS JAHTI (POSEBNE VRSTE UGOVORA U POMORSTVU)

### 15.1. NAUTIČKI TURIZAM

Riječ "turizam" potiče iz francuske riječi "tour", što bi u prevodu značilo putovanje, ekskurzija ili obilazak. Turizam predstavlja skup odnosa i pojava koje proizilaze iz boravka stranaca u nekom mjestu, ako taj boravak ne podrazumijeva promjenu prebivališta i nije vezan za sticanje zarade. Turizam je svako putovanje koje nema za cilj obavljanje neke privredne djelatnosti.

Nautički turizam je vid turizma koji se odvija na vodu ili uz vodu, a sama riječ potiče od grčke riječi "naus" što znači brod. Nautički turizam se javio krajem drugog milenijuma kao novi oblik turističkih kretanja sa izraženom pomorskom komponentom, pri čemu, njegov razvoj od samog početka bilježi konstantan rast. "Ako analizirano sadašnje stanje razvijenosti nautičkog turizma i dinamiku njegovog razvoja, moguće je definisati i osnovne zakonitosti tog razvoja. Nautički turizam postaje privredno značajan i važan oblik turističke djelatnosti, pa se ponekad sa pravom naziva nautička turistička industrija."<sup>118</sup>

"Nautički turizam je skup aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista nautičara u lukama nautičkog turizma ili izvan njih, te korišćenje plovnih objekata i drugih objekata vezanih za nautičku turističku djelatnost, radi rekreacije, sporta, razonode i drugih potreba."<sup>119</sup>

Može se primjetiti da se u definiciji koristi pojam "izvan njih". To znači da se osim u lukama nautičkog turizma, turisti nautičari mogu sidriti i na tzv. divljim vezovima, ali i boraviti na kopnu jer luke nautičkog turizma podrazumijevaju i kopnenu infrastrukturu. To podrazumjeva razne usluge koje su na raspolaganju plovnim objektima, ali i smještajni kapacitet za turiste.

"Nautički turizam spada u red posebnih oblika turističkih kretanja i razrješava specifičnu vrstu turističke potrebe, koja se manifestuje kroz potrebu za odmorom, rekreacijom i u najvećoj mjeri potrebom zadovoljavanja kulturnog aspekta turističke potrebe, koji ovo kretanje nosi sa sobom."<sup>120</sup> U tom smislu se može reći da nautički turizam razrješava integralnu turističku potrebu, odnosno da se radi o kompleksnoj vrsti turističkih kretanja. Nautički turizam je kao

<sup>118</sup> Dowling Ross, Cruise Ship Tourism, Cowan University, Faculty of Business and Law, School of Marketing, Tourism and Leisure Joondalup WA 6027 Australia, 2006. godine, str. 20.

<sup>119</sup> Brčić dr Ilija/Orlandić dr Radovan, Nautički turizam, Bar, 2007. god., str. 49.

<sup>120</sup> Čomić dr Đorđe, Turistička geografija, Beograd, 2009. godine, str. 24.

oblik turizma specifičan iz nekoliko osnovnih razloga, a prije svega zbog dužine trajanja ovakve vrste turističkih kretanja, pa kao posljedica toga i zbog dijela populacije koja u svojstvu turista upražnjava ovaj oblik turističkog putovanja, ali i zbog činjenice da se u nautičkom turizmu koriste neuobičajeni objekti, tokom boravka na destinaciji, tako i za sam proces putovanja od matičnog mjesta boravka turista do željene destinacije ili grupe različitih destinacija i nazad. Specifični objekti koji su neophodni za realizaciju boravka i procesa su objekti za pružanje ugostiteljskih usluga smještaja i ishrane tokom boravka, kao i potrebe za posebnom vrstom objekata za obezbjeđivanje procesa putovanja, što podrazumjeva posebna sredstva za početak putovanja, samo putovanje i završetak dijela ili cijelog putovanja. Sve ovo ukazuje da je za realizaciju nautičkog turizma neophodno obezbijediti specifične tehničko-tehnološke i organizaciono-kadrovske elemente, bez kojih nautički turizam ne bi mogao postojati, bar ne u obliku u kojem ga mi danas poznajemo.

Dva su osnovna uslova za postojanja turizma, a to su slobodno vrijeme i novac. Turistička kretanja u nautičkom turizmu prosječno traju znatno duže od uobičajenog putovanja tokom godišnjeg odmora prilikom odlazaka na more, koji traju najčešće deset do petnaest dana. Kada je riječ o krstarenjima, kao osnovnom vidu nautičkog turizma, onda treba istaći da ovakva kretanja mogu trajati trideset i više dana. U tom smislu potrebno je izdvojiti slobodno vrijeme za realizaciju takvih aktivnosti, što za najveći dio radno sposobne populacije nije moguće. "Nije bez konteksta upotrebljen termin radno sposobni dio populacije, jer on treba da uputi na činjenicu da samo onaj drugi, manjinski dio stanovništva, koji još nije dostigao granicu radne sposobnosti. Sa druge strane, pored slobodnog vremena neophodna su i slobodna novčana sredstva, kako bi bilo koje, pa i turističko putovanje označeno kao nautički turizam bilo moguće realizovati. Samo manji broj penzionera ima primanja od kojih poslije podmirjenja osnovnih životnih potreba ostane dovoljno novca da može razmišljati i o turističkom putovanju. Kako kretanja u nautičkom turizmu traju znatno duže od uobičajenih turističkih kretanja, to je i ukupna cijena za nautička kretanja znatno veća, te tako za brojne stanovnike planete Zemlje, takva turistička kretanja ostaju nedostižna. Dakle, veoma mali broj, uglavnom penzionera, duboke starosne dobi ima privilegiju da učestvuju u dugačkim i skupim turističkim putovanjima, kakva su putovanja nautičkog turizma."<sup>121</sup>

**Podjela nautičkog turizma.** Sa stanovišta obima plovidbe nautički turizam možemo podijeliti na veliki nautički turizam (plovidba u većim plovnim objektima, krstarenaj, kruzing, itd...) i mali nautički turizam (jahte, jedrilice, gliseri, itd...). Sa stanovišta organizacije nautički turizam se može podijeliti na individualni i grupni, dok bi podjela prema ambijentu u kome se organizuje bila: nacionalni, međunarodni, obalni, prekomorski, u zatvorenim morima i u unutrašnjim morskim vodama. Podjela nautičkog turizma prema motivu je najbrojnija, i u nju spadaju: kupališni, podvodni, izletnički, krstarenje, jedrenje, ostrvski turizam, plovidba radi sporta i rasonode, turistički prevoz i kombinovani.

"Osnovni faktori nautičkog turizma su luke nautičkog turizma i plovila. Luka nautičkog turizma je turistički objekat koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu, ili koji u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i neophodne uslove za potrebe nautičkog turizma."<sup>122</sup>

"Plovila nautičkog turizma su plovni objekti sa motorom ili bez njega, prikladni za krstarenje na moru, rijekama, jezerima i kanalima radi rasonode, sporta i rekreacije. Razlikuje se

<sup>121</sup> Jovičić dr Živadin, Osnovi turizmologije, Beograd, 1980. godine, str. 57.

<sup>122</sup> Ibid. str. 53.

6 osnovnih vrsta podjela plovila za nautički turizam: turistički brod, jahta, jedrilica, gliser, čamac i ostala plovila."<sup>123</sup>

Dakle, kada govorimo o nautičkom turizmu treba istaći da se proces putovanja i boravka skoro u potpunosti preklapaju i da samo putovanje predstavlja vid turističkog boravka na destinaciji. "U tom smislu prevozno sredstvo, tj. plovni objekat je u isto vrijeme i destinacija, odnosno objekat u kome se realizuju različite vrste usluga, ali prije svega ugostiteljska usluga smještaja i ishrane. Ovakve vrste objekata se u hotelijerskoj praksi nazivaju nekarakterističnim ugostiteljskim objektima za smještaj, prije svega što su najčešće ugostiteljske usluge komplementarne u odnosu na uslugu prevoza, pa se i ovakvi ugostiteljski objekti smatraju komplementnim."<sup>124</sup> Sa druge strane ugostiteljska usluga ishrane se takođe u najvećoj mjeri realizuje na plovnim objektima, kao niz drugih usluga vezanih za rezonodu i rekreaciju, pa se objekti nautičkog turizma često nazivaju plovećim hotelima. Za proces otpočinjanja i prekidanja, odnosno završetka putovanja neophodno je koristiti specifične objekte. Riječ je o pristaništima, lukama ili turističkim marinama, odnosno pristanima, koji osim što služe za ukraćavanje i iskrcavanje turista koriste i za niz propratnih aktivnosti, kao što su snabdijevanje plovila gorivom, životnim namirnicama, vodom i svim drugim potrepštinama, neophodnim za normalno funkcionisanje plovnog objekta i života turista i posade na njemu do narednog zaustavljanja. Navedeni razlozi ukazuju na veoma zahtjevne karakteristike, kako po pitanju tehničko-tehnoloških, tako i organizaciono-kadrovskih elemenata u smislu realizacije nautičkog kretanja kao specifične vrste turizma.

Ugostiteljska usluga je komplementarnog karaktera. Razlog leži u tome što ugostiteljska usluga smještaja može biti realizovana i u saobraćajnim sredstvima, kakvi su, pored ostalih i brodovi. Tehničko-tehnološke karakteristike prevoznih sredstava prevashodno su usmjerena na realizaciju usluge prevoza, pa je osnovni razlog korištenja ugostiteljske usluge smještaja u saobraćajnim sredstvima ustvari realizacija usluge prevoza. Potreba za opremanjem saobraćajnih sredstava elementima opreme koji omogućuju pružanja usluge smještaja, hrane i pića, uslovljeno je prije svega dužinom relacije na kojoj se određena lica prevoze, pa na osnovu toga i vremenom trajanja putovanja, koje putnici provedu u prevoznom sredstvu. Kako bi im se taj boravak učinio ugodnijim, prijatnijim i kraćim, prevozna sredstva koja saobraćaju na dugim putovanjima opremljena su tako da omoguće pun komfor korisnicima usluge prevoza. To znači da je usluga smještaja samo komplementarna usluzi prevoza i služi u svrhu poboljšanja osnovne usluge. Važno je da pružanje usluga smještaja u netipičnim prostorno-funkcionalnim uslovima, utiče na specifičnosti u pogledu uređenja i opreme određenih vrsta saobraćajnih sredstava. Radi se o drugačijim standardima u pogledu dimenzija ležaja, površine kabina, elemenata minimalne opremljenosti, koji se razlikuju od standarda koji postoje kada su u pitanju klasični ugostiteljski objekti. Ugostiteljska usluga smještaja u saobraćajnim sredstvima je sve više zastupljena, pa se sve više i usavršava u tehničko-tehnološkom i organizaciono-kadrovskom smislu. Komfor, ekskluzivnost, sigurnost, mogućnost pružanja kompletne ugostiteljske usluge ishrane, u uslovima traženja i pronalaženja sve atraktivnijih oblika putovanja i prevazilaženja granice između mobilne i stacionarne faze turističkih kretanja, ostavljaju prostor za dalji razvoj i unapredjenje kvaliteta usluga u ovom domenu. Kada je riječ o uslugama nautičkog turizma, treba ukazati da je Zakon propisao da se sve vrste usluga obavljaju u objektima koji ispunjavaju propisane minimalne tehničke i sanitarno-higijenske uslove za obavljanje nautičke djelatnosti.

<sup>123</sup> Brčić dr Ilija, Orlandić dr Radovan, op. cit. str. 53.

<sup>124</sup> Kosar dr Ljiljana, Hotelijerstvo - teorija i praksa, Beograd, 2002. godine, str. 74.

## 15. 2. POJAM I PODJELA JAHTI U NAUTIČKOM TURIZMU

Riječ jahta potiče od holandske riječi "*jaghte*". Taj naziv se upotrebljavao za brodove u špansko-američkom ratu, i to kao vrsta gusarskih brodova za akcije protiv neprijatelja. U drugoj polovini XIX vijeka, vladari i državnici pojedinih država su imali svoje jahte, i koristile su se kao vojni brodovi a bile su upisane u registar brodova ratne mornarice. Neke od tih država su bile Njemačka, Sjedinjene Američke Države, Rusija, Austrougarska, itd... Kasnije su se ta plovila koristila u lične svrhe i svrhe uživanja, uže prepravke enterijera koji je iz godine u godinu postajao sve luksuzniji.

Plovila koja se koriste u nautičkom turizmu se neprivredna plovila, tj. plovila koja se koriste za sport, razonodu i rekreaciju. U prvom planu mogu se istaći jahte, kao najluksuzniji plovni objekat nautičkog turizma, iako se u današnjici pojavljuju termini superjahte i megajahte. U drugom planu mogu se istaći jedrilice, gliseri i čamci, koji su danas dobili epitet luksuznih plovnih objekata.

"Jahta je pomorski objekat koji služi za razonodu, sport i rekreaciju, i ne smije se koristiti u privredne svrhe, a čija je dužina od 7,5 do 24 metra i ukupna snaga ugrađenih pomorskih uređaja 110 kw ili veća, ili čija je dužina od 12 do 24 metra, bez obzira na snagu i vrstu pogonskog uređaja i čija konstrukcija i oprema omogućavaju duži boravak na moru."<sup>125</sup>

Superjahta je plovni objekat koji zadovoljava iste kriterijume, s tim što dužina iznosi više od 24 metra.

"Megajahta je plovni objekat koji zadovoljava iste kriterijume, s tim što dužina iznosi više od 24 metra, i u pogledu vrijednosti plovila, kao i luksuza i opremljenosti nudi mnogo više od ostalih jahti. Kao primjer toga može se navesti jahta ruskog oligarha Romana Abramoviča. Ime jahte je Eclipse, dugačka je 170 metara i procjenjena je na 800 miliona eura. Sadrži muzički studio, podmornicu, helidrom i dr..."<sup>126</sup>

U današnje vrijeme jahta predstavlja luksuz koji ne može posjedovati veliki broj ljudi. Prvenstveno zbog cijene, ali i visine troškove održavanja. 10 do 15% od svoje vrijednosti se utroši na održavanje jedne jahte, pored troškova goriva, plaćanja posade i još nekih nepredvidjenih troškova kao što su kvarovi ili fizička oštećenja, tako da se iz toga može zaključiti da je veoma teško taj novac zaraditi koristeći jahtu u privredne svrhe, tj. izdavanje već služi isključivo bogatom staležu za sport, razonodu i rekreaciju.

## 15. 3. PRAVNI STATUS JAHTI

U prethodnom poglavlju je data definicija jahte sa stanovišta nautičkog turizma. Sa pravne strane, mogla bi se definisati kao: "Jahta je pomorski objekat koji služi za sport, razonodu i rekreaciju, i ne smije se koristiti u privredne svrhe, a čija je dužina od 7,5 do 24 metra, i ukupna snaga ugrađenih pogonskih uređaja ili veća, ili čija je dužina od 12 do 24 metra, bez obzira na snagu i vrstu pogonskih uređaja i čija konstrukcija i oprema omogućavaju duži boravak na

<sup>125</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit str. 186.

<sup>126</sup> <http://opusteno.rs/opusteno-f70/eclipse-najveca-privatna-jahta-na-svetu-t12459.html>, dostupno 11. 6. 2013. god.

moru."<sup>127</sup> Ipak, ova definicija ima nedostataka, jer se ograničavaju plovila. S ozirom da je definicija čamca, da je to plovni objekat dužine do 12 metara, registarske zapremine do 15 BT<sup>128</sup>, i plovilo koje može da prevozi do 12 putnika, jahta bi bila plovni objekat koji prelazi veličinu i registarsku zapreminu čamca, nije ograničena gornjom granicom dužine i registarske zapremine, služi za sport, razonodu i rekreaciju i posjeduje takvu opremu da omogućava duži boravak na moru (kuhinja, ležajevi, sanitarni čvor, itd...). Iz navedenog može se zaključiti da postoje dva kriterijuma koji neko plovilo sa pravne strane određuju kao jahtu. "Prvi je materijalno-pravne prirode, a to je zakonsko odredjenje da se jahta može koristiti za razonodu, sport i rekreaciju, što implicira da jahtu mogu da koriste pojedinac ili grupa ljudi samo u te Zakonom utvrdjene i dozvoljene svrhe i u ni jednu drugu, a posebno vlasnik ili zakupac jahte ne može da se bavi prevozom putnika ili robe, čime bi plovilo izgubilo status jahte."<sup>129</sup> Drugi kriterijum je formalno-pravne prirode, i u skladu sa Zakonom o jahtama, zahtjeva se da plovilo bude upisano u registar jahti. Jahta mora da vije zastavu, koja označava državnu pripadnost. Ako jahta vije zastavu Crne Gore, ima državnu pripadnost Crne Gore i ona spada u domaće jahte. Strane jahte su plovila sa istim karakteristikama, s tim što viju zastavu druge države, tj. države u kojoj je registrovana i ima njenu nacionalnu pripadnost.

#### 15. 4. REGISTAR JAHTI

Zvanični naziv crnogorskog registra za jahte je: Registar Jahti Crne Gore (Montenegro Yacht Register). Upisom u ovaj registar, jahta stiče pravo na državnu pripadnost Crne Gore, kao i dužnost da vije i zastavu Crne Gore. Upis u crnogorski registar vrši se podnošenjem prijave za upis, kao i dostavljanje sledećih dokumenata:

- "1. ovjerena kopija identifikacionog dokumenta fizičkog lica ili dokumenta o registraciji pravnog lica koji je vlasnik;
2. dokaz o vlasništvu, izjava o namjeni korišćenja jahte;
3. potvrda o regulisanom obaveznom osiguranju na iznos od najmanje 800. 000 eura;
4. zahtjev za izdavanje radio dozvole;
5. rješenje o brisanju iz prethodnog registra ili u slučaju prve registracije, sertifikat o gradnji;
6. ovjerena kopija kupoprodajnog ugovora ili u slučaju prve registracije dokument graditelja sa upisanim imenom vlasnika, i
7. sertifikat o baždarenju ili o gradnji u kojem su naznačene tehničke karakteristike, uključujući i podatke o baždarenju."<sup>130</sup> (Zakon o jahtama, član 13.)

Registar za jahte skoro je identičan sa registrom za trgovačke brodove. On se sastoji iz glavne knjige i knjige isprava. Glavna knjiga ima tri lista, list A, B i C. U list A se unosi opis jahte, u list B se upisuje vlasnik jahte i sve promjene u vlasništvu i u listu C se upisuju stvarni tereti na jahti, kao što je npr. hipoteka. Registar se može voditi u obliku knjige, ili u vidu elektronskog zapisa.

Što se tiče brisanja jahti iz registra, ono se može izvršiti ako su ispunjeni sledeći uslovi:

<sup>127</sup> Brčić dr Ilija/Orlandić dr Radovan, op. cit. str. 8.

<sup>128</sup> BT - Bruto registarska tona

<sup>129</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 187.

<sup>130</sup> Ibid. str. 188.

1. na zahtjev vlasnika;
2. ako je jahta propala ili se pretpostavlja da je propala;
3. ako se jahta trajno povuče iz upotrebe;
4. ako se jahta upiše u drugi registar;
5. ako jahta više ne ispunjava uslove za upis u crnogorski registar;
6. ako se izvrši prepravka ili dogradnja na jahti bez prethodne pismene saglasnosti organa uprave, i
7. ako protekne više od 30 dana od dana isticanja validnosti certifikata. (Zakon o jahtama, član 18.)

### 15. 5. OZNAKE IDENTITETA JAHTI

Oznake identiteta jahti, koje se upisuju u registar jahti gotovo su identične kod svih država, što znači da su praktično iste u Crnoj Gori kao i u ostalim državama koje imaju svoj registar jahti. To su:

- "1. zastava jahte, koja je spoljni znak njene državne pripadnosti;
2. ime i oznaka, što takođe mora da bude vidno ispisano na jahti. Veća pažnja poklanja se oznaci koja mora da bude ispisana sa obje strane pramčanog dijela jahte, ili na nadogradnju, ako je to prikladnije. Oznaka predstavlja međunarodnu oznaku Crne Gore i redni broj upisa jahte u registar. Kada se radi o davanju imena jahtama važi pravilo, da u registar ne smiju da se upišu dvije jahte sa istim imenom;
3. jahta koja prevozi više od 12 putnika i ima više od 100 BT mora da ima IMO broj, a jahta koja ima radio telefonski i/ili GMDSS uređaj mora da ima pozivni znak i/ili međunarodni pozivni broj za radio saobraćaj;
4. zakon ne propisuje da jahta na vidnom mjestu mora da ima obilježenu luku pripadnosti. Međutim, to je vjerovatno propust jer sve jahte koje po svojim osobinama imaju veličinu putničkog broda, moraju da imaju takvu oznaku po krmi. Luka pripadnosti jahte je luka u kojoj se vodi registar u koji je jahta upisana."<sup>131</sup>

### 15. 6. GRANICE PLOVIDBE JAHTI

Organ uprave izdaje sertifikat kojim se određuje granica plovidbe za svaku jahtu. Na taj način jahte su razvrstane u pet kategorija po granicama plovidbe, i to:

1. A - plovidba bez ograničenja,
2. B - plovidba do 200 nautičkih<sup>132</sup> milja od luke zaklona
3. C1 - plovidba do 60 nautičkih milja od luke zaklona, i 25 nautičkih milja od obale,
4. C2 - plovidba do 20 nautičkih milja od luke zaklona i 6 nautičkih milja od obale,

<sup>131</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 190.

<sup>132</sup> Nautička milja je jedinica za mjerenje dužine, i jedna nautička milja iznosi 1852, 01 metar.

5. C3 - plovidba za vrijeme dnevne svjetlosti i u povoljnim vremenskim uslovima, ili do 20 nautičkih milja od luke zaklona i 6 nautičkih milja od obale.

## 15. 7. POSADA JAHTI

Jahte manjih veličina ne moraju da imaju posadu, ali bez obzira na dimenzije koju posjeduje bilo koja jahta, ona mora da ima svog voditelja. Voditelj je lice koje ima položen stručni ispit za vođenje jahte. "Veće jahte, pored voditelja, uvijek imaju i određeni broj članova posade. Ako se radi o sasvim velikim jahtama koje su u svemu slične putničkom brodu, onda takve jahte imaju i kompletnu posadu koja se kao i na drugim putničkim brodovima dijeli na osoblje palube, osoblje stroja odnosno mašine jahte i na bijelo osoblje koje sačinjavaju osoblje kuhinje, osoblje koje posluhuje na jahti i na pomoćno osoblje koje održava kabine i ostale prostorije na jahti."<sup>133</sup>

Shodno zakonu, ovlašćenje za voditelja jahti može se steći za jahtu do 100 BT i za jahtu do 500 BT. Osnovno ovlašćenje za voditelja jahte do 100 BT može da stekne pomorac koji ima najmanje 18 godina života, 12 mjeseci plovidbenog staža na brodu ili tri godine plovidbenog iskustva kao voditelj čamca. Kada se ispune ti uslovi, vrši se obuka po predviđenom programu za voditelja jahte te kategorije, mora proći ljekarske preglede i položiti ispit za sticanje zvanja voditelja jahte do 100 BT.

Za voditelja jahte do 500 BT malo su drugačiji uslovi. Starosni uslov je 22 godine života, najmanje 24 mjeseca plovidbenog staža u svojstvu voditelja jahte do 100 BT, srednju stručnu spremu, obavljene ljekarske preglede, pohađan kurs za voditelja jahte do 500 BT kao i položen ispit za sticanje zvanja voditelja jahte do 500 BT.

"Kako u svijetu ima mnogo jahti preko 500 BT, takve se jahte sa stanovišta posada koje mora da imaju smatraju brodovima, pa saglasno kategoriji plovidbe na takvoj jahti mora da postoji zapovjednik, po pravilu kapetan duge plovidbe koji je redovnim školovanjem i plovidbenim stažom, i polaganjem odgovarajućih ispita stekao to zvanje. Naravno, kao i na svim brodovima trgovačke mornarice, ko će biti zapovjednik jahte odlučuje vlasnik jahte."<sup>134</sup>

## 15. 8. JAHTING UGOVORI

## 15. 9. AGENCIJSKO POSLOVANJE U JAHTINGU

Jahting predstavlja granu nautičkog turizma, usmjerenu na samo jednu oblast. S obzirom da je klijentela koja posjeduje jahte, bilo da je u njihovom vlasništvu ili je iznajmljena, visokoplatežna grupa ljudi, oni ne žele ni u kom pogledu da se bave problemima ispravnosti jahte, okupljanjem posade, opskrbljivanjem namirnica i goriva... već se obrate agencijama, ili ovlaštenim ljudima od strane agencija - agentima da urade taj posao u njihovo ime, uz određenu

<sup>133</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit. str. 191.

<sup>134</sup> Ibidem.



nadoknadu tj. proviziju. "Za sve poslove u vezi sa jahtama nude se i masovno koriste usluge agenata."<sup>135</sup>

Iako postoji mnogo vrsta agencija u pomorskom poslovanju, kod jahtinga ih možemo svrstati u dvije kategorije. Prvo, agencije opšteg tipa, i one svojim klijentima nude najširi i sveobuhvatni servis u vezi sa njihovim jahtama. "Ovaj tip agencije bavi se pružanjem kompletnih, odnosno sveobuhvatnih usluga vlasnicima ili zakupcima jahti. Agencijske usluge za koje se ova vrsta agencija registruje mogu se podijeliti na usluge (servis) koje se pružaju prvenstveno prema jahtama kao plovnim objektima, i na usluge (servis) koji agencija pruža vezano za putnike i posadu jahti."<sup>136</sup> Što se tiče usluga koje se pružaju jahtama kao plovnim objektima, tu mogu da spadaju usluge spasavanja, vadjenje potonule jahte, vadjenje potonulih stvari sa jahte, itd... Takođe postoji i niz usluga koje su što se tiče agencija koje ih pružaju taksativno nabrojane, a to su: registracija, osiguranje, tehnički pregled, rezervisanje vezova, nabavka rezervnih djelova i ugovaranje remonta, čuvanje jahti, nabavka posade, obavljanje raznih administrativnih procedura, nabavka goriva, itd... Što se tiče usluga koje agencije pružaju putnicima i posadi jahti, one su malo zahtjevnije jer se nikada unapred ne zna kada će od putnika ili od osoblja trebati neka posebna usluga, koja često u datom trenutku nije u ponudi, već se mora uložiti ogroman napor da bi se taj zahtjev ispunio. Neke od usluga su nabavka robe i namirnica, transport sa jahte i natrag, usluge vodiča i obezbjedjenja, itd...

Politika agencija je u svakom slučaju da nikada ne odbijaju klijente, tj. da nikada ne smiju da kažu da nemaju trenutno određenu uslugu na raspolaganju, već se na sve moguće načine trude da izadju u susret svojim klijentima, a samim tim i obezbijede sebi primat na tržištu na kojem su rasprostranjeni.

Druga vrsta su agencije koje su specijalizovane za iznajmljivanje, tj. čarterovanje jahti. Danas, s obzirom da se pojavio veliki broj agencija, sve više je praksa da jedna agencija pruža obje vrste usluga.

## 15. 10. OSIGURANJE JAHTI

Osiguranje je jedan oblik upravljanja rizikom, prvenstveno usmjeren na smanjenje finansijskih gubitaka. Osiguranje je prenos rizika sa osiguranika na osiguravajuće društvo, uz plaćanje premije osiguranja. To je u suštini izbjegavanje, ublažavanje i prenos rizika, jer smanjuje neizvjesnost pojedinca i organizacija. Osiguranjem se omogućava inteligentno upravljanje rizikom, postizanje stabilnosti i razvoja.

Osiguranje jahti ima svoje posebne institutske klauzule. "Osnovni komplet pod nazivom Institute Yacht Clauses od 01. 11. 1985. godine ima 21 klauzulu i pored odredbi o kasko osiguranju sadrži i odredbe (klauzula 11) kojima se pruža pokriće za odgovornost vlasnika, odnosno korisnika jahti."<sup>137</sup>

Kasko, ili kako se naziva "Hull" osiguranje, vrši pokriće koje osigurava trup jahte, mašine i opreme, kao i čamce koji idu uz jahtu u slučaju ako dođe do prodaje jahte. Osiguranje važi dok

<sup>135</sup> Ibid. str. 192.

<sup>136</sup> Ivošević dr Borislav, Orlandić dr Radovan, op. cit. str. 141.

<sup>137</sup> Ivošević dr Borislav, op. cit str. 202.

se jahta koristi u plovidbi, i na vrijeme kada se ne koristi u plovidbi, ako se za to vrijeme ne koristi kao stambena jedinica ili se na njoj ne vrše radovi. Posebni uslovi za osiguranje jahti su:

- " - poštovanje ugovorenih granica plovidbe,
- upotreba jahte samo za privatno zadovoljstvo, osim ako se komercijalno iskorišćavanje posebno ne ugovori sa osigurateljem,
- da jahta i druga plovila na njoj ili povezana sa njom ne prelaze brzinu od 17 čvorova"<sup>138</sup>

Kao i kod osiguranja brodova uopšte, isključeni su rizici u slučaju rata i štrajka, ali se mogu posebno osigurati institutskim klauzulama. Takođe, postoji mogućnost da se klauzule prošire na pokriće pogonskih mašina u slučaju skrivenih mana i propusta u rukovanju.

## 15. 11. UGOVOR O MENADŽMENTU JAHTI

Menadžment u pomorstvu, tj. kompanije koje kao svojevrsni agenti, koje se bave rukovodjenjem i nabavkom svih potrebitina koje su usko povezane sa svim oblicima poslovanja u pomorstvu, široko su prodrli u sve sfere pomorstva, tako da takav način poslovanja nije zaobišao ni upravljanje jahtama. "Međutim, dok u trgovačkom brodarstvu, u prvom redu teretnom, menadžment podrazumijeva u ime i za račun brodovlasnika vođenje svih poslova vezanih za određeni brod, ili brodove, tako da se menadžment kompanija pojavljuje u svojstvu brodarka, odnosno operatera za brodove uzete u menadžment, u standardnim ugovorima za menadžment jahti ponuda je elastičnija i više prilagodjena potrebama vlasnika jahti. Ugovor o menadžmentu jahti (Yacht Management Agreement) nudi šest posebnih mogućnosti obavljanja pojedinačnih poslova menadžmenta za potrebe vlasnika jahti. U tom smislu ugovor predviđa: menadžment vezan za poslove sa posadom (*crew management*); tehnički menadžment (*technical management*); menadžment u poslovima osiguranja (*insurance arrangements*); finansijsko-računovodstveni menadžment (*financial/accounting management*); menadžment snabdijevanja jahti (*provision management*) i menadžment snabdijevanja gorivom jahti (*bunkering management*)."<sup>139</sup> Vlasnici jahti biraju jednu ili više od mnogobrojnih cjelokupnih ponuda dok ugovor traje i dobijaju status brodarka jahte, ali taj status se suštinski manifestuje samo u slučaju ako agencija u tom svojstvu nastupa prema trećim licima što bi bio, na primjer, slučaj iznajmljivanja jahte, a ako vrši menadžment za samog vlasnika koji koristi jahtu za sebe, onda se radi o agencijskom ugovoru između menadžment agencije i klijenta koji je njen principal u svim ili samo u nekim od ugovorenih vrsta menadžmenta. "Odredbama ugovora ističe se da povjerene joj poslove menadžment kompanija obavlja u svojstvu agenta (as agents), u ime i za račun vlasnika, i sa punim diskrecionim pravom da od slučaja do slučaja, kako to okolnosti zahtijevaju, a sve u skladu sa dobrom menadžment praksom u brodarstvu, obavlja te poslove. Ugovor dozvoljava menadžment kompaniji da angažuje podugovarače za izvršenje ugovorenih poslova sa klijentom, odnosno da preuzete obaveze obavlja preko svojih supsidijara ili zavisnih kompanija, ali i u takvom slučaju menadžment kompanija ostaje u cjelini odgovorna za akcije tih subjekata kao za svoje sopstvene."<sup>140</sup> Ugovor o menadžmentu, podrazumijeva da vlasnik jahte daje menadžment kompaniji generalno punomoćje. To znači vođenje svih ili samo pojedinih poslova vezanih za konkretnu jahtu ili jahte. Tehnički menadžment obuhvata redovno održavanje plovila

<sup>138</sup> Ibid. str. 203.

<sup>139</sup> Ivošević dr Borislav, Orlandić dr Radovan, op. cit. str. 146.

<sup>140</sup> Ibidem.

prema standardu koji zahtijeva vlasnik, a koje se ne kose propisima koje je propisala Medjunarodna pomorska organizacija, uključujući organizovanje i nadzor nad suvim dokovanjem, te neophodne popravke i eventualne izmjene. Dužnost menadžera je da jahtu održava u takvom stanju da ona ispunjava bezbjednosne i druge zahtjeve prema zakonu zastave broda i međunarodnim konvencijama, kao i druge propise, pravila i regulative primjenljive na tip jahte u pitanju, kao i da postupa po preporukama nadležnih vlasti, prema tome čiju zastavu jahta vije. U slučaju popravki većeg obima ili potrebe otklanjanja takvih nedostataka, menadžeri će po svom nahodjenju izvršiti izbor kvalifikovanih survejera i konsultanata.

Menadžment pribavljanja posade (*crew management*) je vrlo razvijen agencijski posao kada se radi o jahtama danas u svijetu, tako da postoje mnoge agencije koje se time isključivo bave. Ako se prihvati ovog dijela posla, menadžment kompanija u ime i za račun vlasnika jahte obezbjeđuje za jahtu odgovarajuću posadu koja će zadovoljavati uslove u smislu posjedovanja kvalifikacija za pojedine poslove na jahti, a sve u skladu sa međunarodnom nomenklaturom i zahtjevima zakona zastave broda. Menadžment kompanija posao "crewing" obavlja kao da je u pitanju vlastita posada na jahti koja je vlasništvo menadžment kompanije. Zbog toga ona sprovodi cjelokupni postupak zaposlenja, ali i poslove kao što su: ljekarski pregledi, antialkoholni i antidroga testovi, te ukrcaj i iskrcaj angažovanih članova posade ili njihova repatrijacija, ako se za to ukaže potreba. "Osposobljavanje, odnosno trening posade takođe spada u obaveze menadžment kompanije koja se ovim poslom bavi. Poslovi osiguranja brodova vrlo su važan zadatak svakog brodovlasnika. Isti je slučaj i sa vlasnicima jahti. Ako je jahta pod ovim dijelom ugovora o menadžmentu, menadžer će, polazeći od naloga vlasnika, u njegovo ime i za njegov račun vršiti poslove osiguranja jahte, odnosno jahti, već prema ugovoru. Saglasno standardnom ugovoru o menadžmentu menadžer će, sem ako vlasnik ne želi neka od osiguranja, zaključiti u njegovo ime i za njegov račun sljedeća osiguranja: kasko osiguranje jahte (Hull&Machinery Insurance); osiguranje protiv ratnih i političkih rizika (War&Strike Insurance); osiguranje od odgovornosti i od zagadjenja (Protecting& Indemnity Insurance, including oil pollution insurance)."<sup>141</sup> Kad se zaključuje posao osiguranja jahti treba voditi računa da postoje posebne Institutske klauzule koje se primjenjuju samo na osiguranje jahti. Koje će sve robe i materijali spadati pod obavezne potrepštine u snabdijevanju jedne jahte najlakše je definisati kao sve ono što je potrebno brodu, posadi i putnicima, izuzev obaveze snabdijevanja jahte gorivom.

Finansijsko-računovodstveni menadžment je takva vrsta baveze menadžment kompanije koja se kao specifičan servis razlikuje zavisno od toga da li se finansijsko- računovodstvene usluge vrše za vlasnika pojedinca ili za vlasničku kompaniju koja posjeduje jahtu. Kada je vlasnik jahte, odnosno većeg broja jahti, bilo koja vrsta kompanije, onda se vodi računovodstvo za povjerene jahte uključujući izradu i publikovanje balansa uspjeha. U svim ostalim slučajevima menadžment kompanija vrši sva plaćanja i primanja u ime i za račun vlasnika jahte, kao što je prijem zakupnine, plaćanje premije osiguranja i sl. Takodje, pruža pomoć u obračunima svih vrsta za račun vlasnika, posebno vodeći računa o pravilnoj primjeni finansijsko-računovodstvenih propisa i onih o naplati poreza na dodatu vrijednost. Menadžment kompanija ovu vrstu servisa pruža u sopstvenim prostorijama sa svojim za to kvalifikovanim osobljem i uvijek sve to vodi na posebnom računu za svakog vlasnika. Sva primanja i plaćanja vrši u skladu sa najboljom računovodstvenom praksom i nalogima vlasnika jahte. Snabdijevanje gorivom menadžment kompanija vrši prema zahtjevima motora jahte i nalogima vlasnika. Kada vrši nabavku u skladu sa nalogima vlasnika menadžer isključuje svoju odgovornost za kvalitet goriva

<sup>141</sup> Ivošević dr Borislav, Orlandić dr Radovan, op. cit. str. 147.

i lakog maziva, koje je takodje dužan da nabavlja. U takvom slučaju on može biti odgovoran samo ako se dokaže prevarna namjera na njegovoj strani, ili ako je postupao suprotno nalogu vlasnika.

## 15. 12. UGOVOR O IZNAJMLJIVANJU (ČARTEROVANJU) JAHTI

U prethodnim poglavljima navedeno je da su jahte plovila koja služe za razonodu i uživanje. Medjutim one mogu da služe svojim vlasnicima za ostvarivanje vrlo dobrih zarada. Naime, u svijetu postoji brojna klijentela koja je zainteresovana da na duži ili kraći rok iznajmi jahtu kako bi, recimo, provela godišnji odmor i tome slično. S druge strane, pojedinci – vlasnici jahti rijetko su zainteresovani ili nijesu u mogućnosti da svoju jahtu koriste tokom cijele godine ili sezone. Zbog toga je praksa mnogih vlasnika da je daju u čarter, i ta procedura se obavlja prema standardizovanim formama ugovora (Prilog V). Jahte se mogu koristiti svih 12 mjeseci u godini. Postoje brojne kompanije koje se bave iznajmljivanjem jahti. "Jahte je dozvoljeno iznajmljivati samo u svrhe za koje su registrovane, a to je zadovoljstvo i razonoda za lica koja jahtu iznajmljuju – čarteruju. Jahta se ne smije koristiti za putnički saobraćaj, a još manje za prevoz bilo kakve robe. Vezano za posao iznajmljivanja jahti, postoje dvije vrste formularnih ugovora koji se nude."<sup>142</sup> Prvo, uobičajeno je da vlasnik koji želi da iznajmi svoju jahtu potraži specijalizovanog agenta koji se ovim poslom bavi i s njim zaključi agencijski ugovor o iznajmljivanju svoje jahte zainteresovanim korisnicima koje agent pronadje. "Drugi je ugovor, koji se posredovanjem agencije zaključuje između vlasnika jahte i unajmitelja - čarterera. Ugovorom između vlasnika jahte i agencije koja se obavezuje da za iznajmljivanje jahte pronadje odgovarajućeg klijenta zasniva se jedan trajniji odnos među ugovornim stranama, po pravilu na 12 mjeseci, u kome će vremenu agent za svog klijenta:

- prema zainteresovanim licima, ali i na tržištu prema specijalizovanim čartering brokerima i putničkim agencijama, vršiti promociju njegove jahte;
- pružati pomoć u izradi brošura, kao i drugih reklamnih materijala, za promociju jahte;
- pregovarati u ime klijenta o uslovima za čarterovanje jahte;
- ekskluzivno čuvati plan o raspoloživosti jahte za čarterovanje, i o tome sve odgovarajuće brokere potpuno i uredno obavještavati kroz cijelo vrijeme trajanja ugovora;
- pružati pomoć zapovjedniku (skiperu) i posadi u pripremi, snabdijevanju jahte i drugim formalnostima u vezi sa sahtjevima čarter ugovora;
- ponuditi nacrt i izraditi autorizovani tekst čarter partije za potpisivanje između njegovog klijenta (vlasnika jahte) i unajmitelja jahte (čarterera);
- koordinirati podnošenje bilo kojih troškova za vrijeme trajanja čarter ugovora."<sup>143</sup>

Ugovorom se utvrđuje najviši iznos generalne provizije koja može da pripadne agenciji, kao i cijene za iznajmljivanje jahte koje se utvrđuju na dnevnoj osnovi, što je pravilo, a može i na drugi način, ako se jahta čarteruje na duže vrijeme. Što se tiče visine cijena iznajmljivanja, redovno se vrši razlika između visine cijene u punoj sezoni i one van sezone. Cijena iznajmljivanja obuhvata potpuno opremljenu jahtu sa plaćenom posadom i troškovima njene ishrane, osiguranu protiv pomorskih rizika i od odgovornosti po minimalnim međunarodnim

<sup>142</sup> Ivošević dr Borislav, Orlandić dr Radovan, op. cit. str. 149.

<sup>143</sup> Ibidem.

standardima i u svemu sposobnu za plovidbu. Na bazi ovog, proizilazi da obaveza snabdijevanja jahte gorivom, mazivom, vodom, i plaćanje lučkih taksi, kao i ishrana korisnika jahte, pada na njih, čime zaključeni čarter ugovor, s obzirom da se zaključuje na određeno vrijeme, ima osobine tajm čartera. Ugovor između vlasnika i čarterera može da bude zaključen, kako se to u pomorsatvu kaže, na bazi „zakupa golog broda“ (bareboat charter), što znači da će jahta sa pripadajućom ili ugovorenom opremom biti predana čartereru bez posade, tako da on postavlja skipera i ostale članove posade. I kod ovog ugovora vlasnik je obavezan da osigura jahtu kao i kod ugovora sa posadom, s time što se izričito navodi da je obavezno osiguranje jahte od požara i od sudara. Činjenica da postoji osiguranje kojim se pokrivaju moguće štete na jahti, uključujući i odgovornost za slučaj sudara, isključuje čartererovu odgovornost za štete na jahti, sem onih prouzrokovanih njegovom krajnjom nepažnjom ili namjerno. Ugovor o generalnoj, ili kako se još naziva, centralnoj agenciji, je ekskluzivne prirode i vlasnik koji je agenciji povjerio svoju jahtu radi iznajmljivanja, obavezuje se da neće, dok ugovor traje, iznajmljivati jahtu sam ili preko drugog agenta, odnosno brokera. Takođe, ugovor se može zaključiti tako da vlasnik zadržava pravo prioriteta u korišćenju jahte, ali uz obavezu da blagovremeno obavijesti agenta o tome. S obzirom da se zaključuju dva ugovora i to jedan sa agencijom, a drugi preko agencije sa čartererom, kod obje vrste ugovora uređuje se postupak predaje i njen povraćaj vlasniku. Ovo je značajno jer kako kod tajm čartera, tako i kod bareboat-a, troškove goriva i maziva snosi čarterer. Što se tiče zahtjeva da se osigura odgovornost za sudar, smatramo da je to tako jer se traži pokriće od 100%, a ono se, po pravilu, mora posebno ugovoriti. Ugovor o predaji „golog broda“ u jahting poslovanju može da bude rizičan za vlasnika jahte sa stanovišta skipera i posade koju će zaposliti čarterer (kod manjih jahti i čarterer može da bude skiper). Zbog toga ugovor daje pravo vlasniku, odnosno agentu koji ga zastupa, da raskine ugovor ako se utvrdi nestručnost skipera i posade, kao i da zadrži cjelokupnu ugovorenu cijenu ili da postavi skipera koga prihvate obje ugovorne strane, kao i eventualno druge članove posade, kako bi se raskid izbjegao. Ugovor daje pravo da se u jednom razumnom roku na početku izvršenja ugovora vlasnik uvjeri u kompetentnost skipera i posade, i taj rok ulazi u ukupno plaćeno ugovoreno vrijeme. Sa svoje strane čarterer prije početka izvršenja ugovora ima pravo da izvrši inspekciju jahte i utvrdi da li ona u svakom pogledu ima ugovorena svojstva. Ugovorne strane za sve što se odnosi na ugovore o iznajmljivanju oslanjaju se na svog agenta, koji je stručno osposobljen, odnosno on je taj koji angažuje stručnjake-eksperte za zaključenje i izvršenje svakog pojedinačnog ugovora koji bude zaključen njegovim posredovanjem.

### 15. 13. UGOVOR O PRODAJI JAHTI

Sve agencije koje se bave zastupanjem i posredovanjem u iznajmljivanju jahti, po pravilu se bave i poslom prodaje jahti. "Kao i posao iznajmljivanja, tako i posao prodaje obavlja se na specifičnom tržištu jahti, tako da, iako je to moguće, nije za očekivati da se poslom čarterovanja ili prodajom jahti bave agenti, odnosno brokera koji se ovom vrstom posla bave na opštem tržištu trgovačkih brodova. Kao što je slučaj i kod iznajmljivanja, i za prodaju jahti agencije specijalizovane za ovu vrstu posla imaju svoje standardne ugovore koje zaključuju sa svojim klijentima u svrhu pronalaska kupca za njihove jahte, kako bi moglo doći do zaključenja kupoprodajnog ugovora. Kada dodje do zaključenja ugovora između agencije i prodavca određene jahte, njime prodavac ovlašćuje agenciju da kao glavni ili centralni agent pronalazi

kupca i vrši prodaju za minimalnu cijenu koja se pri tome utvrđuje ugovorom. Agencija se zaključenim ugovorom obavezuje:

- da izvrši pregled i pribavi sve potrebne detalje koji se odnose na opis jahte, kao i njenu specifikaciju;
- da pruža odgovore što je moguće potpunije i brže na sva pitanja i interesovanja u vezi sa jahtom, i da preuzima takve korake za koje smatra da su preporučljivi saglasno uobičajenoj poslovnoj proceduri, kako bi došlo do prodaje jahte;
- da reklamira jahtu na najbolji način prema sopstvenom iskustvu i u dogovoru sa prodavcem, u štampi i jahting publikacijama, i uopšte da priprema posebne načine reklame uz saglasnost i autorizaciju prodavca o troškovima koji se u vezi sa time mogu podnijeti;
- da jahtu stavi na prodajnu listu brokera- saradnika širom svijeta i snabdije ih materijalima i detaljima u vezi sa prodajom, i ako dodje do prodaje preko takvog brokera, da mu pruži pomoć u realizovanju prodaje (closing the sale);
- da prodavca redovno informiše o napretku u vezi sa prodajom i
- ako dodje do prodaje preko brokera- saradnika, da mu isplati 50% ugovorene provizije.

Obaveze prodavca po ugovoru bile bi:

- da snabdije agenciju potpunom specifikacijom, fotografijama, inventarom opreme jahte i planom toga, ako ga ima;
- da agenciju stalno obavještava o lokaciji jahte i da je učini raspoloživom za pregled od potencijalnih kupaca u razumno vrijeme, kada je prodavac i njegovi gosti ne koriste;
- da bez odlaganja obavijesti i proslijedi agenciji obavijest o bilo kakvom interesovanju koje su direktno prema njemu, kao prodavcu, iskazivali brokeri ili druge stranke zainteresovane za kupovinu jahte;
- da zaključi agencijski formularni ugovor o prodaji jahte, kada agencija nadje kupca za jahtu, kako je ugovorom predviđeno, i po cijeni naznačenoj u ugovoru. Cijena se utvrđuje u minimalnom iznosu, i ona po pravilima ugovora o agenciji, u cjelini pripada prodavcu, a interes agencije je u tome što se njena provizija obračunava od visine postignute cijene."<sup>144</sup>

Treba istaći da postoji još jedno pravilo agencijskog poslovanja u ugovoru, a to je da agencija koja zastupa prodavca ima svojstvo generalnog agenta, i u vremenu dok ugovor traje, čak i godinu dana poslije njegovog isteka, agencija stiče pravo na proviziju, ako vlasnik sam proda jahtu, ili preko brokera koji ne saradjuje sa agencijom ako su agencija i njeni saradnici brokeri tu jahtu nudili na prodaju određenom kupcu dok je ugovor bio na snazi.

<sup>144</sup> Ivošević dr Borislav, Orlandić dr Radovan, op. cit. str. 152.

## ZAKLJUČAK

Pomorsko-vozarski ugovori predstavljaju pisanu pravnu formu kojom se regulišu obavljanje djelatnosti prilikom sklapanja poslova između dva ili više pomorsko-pravnih subjekta, u najčešćem slučaju između broдача i naručioca.

Najbitniji objekt u pomorsko-vozarskim ugovorima je brod. Pod pojmom broда, u najširem smislu riječi se podrazumijeva plovni objekt, sposoban za prevoz ljudi i stvari na moru. Sa druge strane, u pravnom smislu brod predstavlja objekt brojnih pravnih odnosa, koji se zasnivaju u pomorskom pravu. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (glava III, član 15) definiše brod kao plovni objekt koji je osposobljen za plovidbu morem i koji učestvuje u plovidbi, koji takodje ispunjava uslove propisane istim zakonom, a to su da je brod registrovan za plovidbu morem, i da njegova baždarska dužina iznosi najmanje 12 metara, a registarska zapremina (tonaža) iznosi najmanje 15 BT. To znači da se po zakonu moraju ispuniti četiri elementa, da bi se jedno plovilo smatralo pomorskim brodom:

- da se radi o plovilu koje je osposobljeno za plovidbu morem,
- da takvo plovilo stvarno učestvuje u plovidbi,
- da se radi o plovilu koje prelazi određenu veličinu i
- da je registrovano za plovidbu morem.

Standardizovane forme pomorsko-vozarskih ugovora nisu fiksne, već mogu biti fleksibilne, što bi značilo da broдар i krcatelj mogu u njemu da stave svoju izraženu volju oko obavljanja transportne djelatnosti. Takav tip ugovora ima prednost (gledano sa pravne strane koji ugovor ima zakonsku prednost) u odnosu na standardni tj. tipski ugovor, upravo zbog toga što su stranke izrazile želju da taj ugovor bude formulisan na način na koji su one to zahtjevale.

Upotrebom tipskih formulara ugovora postiže se brže zaključivanje ugovora o prevozu, jer se broдар i naručilac zahvaljujući standardnim klauzulama lako sporazumiju, bez obzira na kojoj se udaljenosti nalaze.

Što se tiče prevoza stvari morem, dva osnovna tipa ugovora su broдарski ugovor na putovanje, i broдарski ugovor na vrijeme. Karakteristika broдарskog ugovora na vrijeme sastoji se u činjenici da se njime, po pravilu, ugovora prevoz tzv. rasutih tereta (BULCK CARGO) cjelim brodom, mada postoji mogućnost da se ugovori na putovanje sklapaju i za prevoz srazmjernim dijelom broда ili određenim broдskim prostorom (tzv. space charter), dakle, krcanjem tereta različitih vlasnika u pojedinim skladištima broда. Broдарski ugovor na vrijeme je specifičan ugovor o iznajmljivanju (najmu) cijelog broда. Broдовlasnik (broдар) zaključenjem ovoga ugovora ustvari iznajmljuje cjelokupnost plovidbene (stručno-tehničke) usluge svog broда naručiocu i u tom dijelu u svemu je odgovoran za izvršenje ugovora.

Prevozne isprave u plovidbenom pravu, u prvom redu teretnica, su dokumenti takvih karakteristika i značaja da zalužuju posebno proučavanje, i biće obrađene u nastavku rada.

Isprave koje su zastupljene u pomorsko-prevoznim ugovorima su :

- charter party - ugovor,
- booking note - zaključnica,
- bill of lading - teretnica,
- sea waybill - pomorsko teretni list,
- triptih,
- tovarni list.

Jedan od najzastupljenijih vidova turizma u današnjici je nautički turizam. Ako analizirano sadašnje stanje razvijenosti nautičkog turizma i dinamiku njegovog razvoja, moguće je definisati i osnovne zakonitosti tog razvoja. Nautički turizam postaje privredno značajan i važan oblik turističke djelatnosti, pa se ponekad sa pravom naziva nautička turistička industrija.

Ključan objekat u nautičkom turizmu je jahta. Ako je definicija čamca, da je to plovni objekat dužine do 12 metara, registarske zapremine do 15 BT, i plovilo koje može da prevozi do 12 putnika, jahta bi bila plovni objekat koji prelazi veličinu i registarsku zapreminu čamca, nije ograničena gornjom granicom dužine i registarske zapremine, služi za sport, razonodu i rekreaciju i posjeduje takvu opremu da omogućava duži boravak na moru (kuhinja, ležajevi, sanitarni čvor, itd...). Vlasnici jahti provode veoma mali dio godine na njima. Zato se odlučuju da ih iznajmljuju kako bi u potpunosti, ili djelimično namirili godišnje troškove koji su nezaobilazni kada je održavanje jahti u pitanju. Ogromnu ulogu u tome imaju pomorske agencije koje se bave jahtingom. One su specijalizovane za pružanje svih vrsta usluga koje se za održavanje jedne jahte neophodne, počevši od rezervacije veza, osiguranja, nabavci posade, remonta, opskrbi neophodnih potrebitina, charterovanje... sve ono što vlasnik jahte od te agencije traži. Agencije predstavljaju generalnog zastupnika vlasnika jahte, uz određenu nadoknadu, ili procenat, u zavisnosti o kojoj se vrsti usluga radi.

Kao i svaki pravni posao, tako i u jahtingu veoma važnu ulogu imaju ugovori. Ugovorom se obavezuju agencije da će uz određenu nadoknadu, ili procenat u zavisnosti o kojoj se vrsti usluge radi, uraditi sva moguća potraživanja od strane vlasnika jahte, što marljivije i preciznije. Sa druge strane vlasnik se obavezuje da će za određene usluge platiti određenu nadoknadu, koja može biti fiksna, ili fleksibilna, tj. na procenat ako se radi o charterovanju, ili prodaji jahti.

Jahting predstavlja granu nautičkog turizma, usmjerenu na samo jednu oblast. S obzirom da je klijentela koja posjeduje jahte, bilo da je u njihovom vlasništvu ili je iznajmljena, visokoplatežna grupa ljudi, oni ne žele ni u kom pogledu da se bave problemima ispravnosti jahte, okupljanjem posade, opskrbljivanjem namirnica i goriva... već se obrate agencijama, ili ovlaštenim ljudima od strane agencija - agentima da urade taj posao u njihovo ime, uz određenu nadoknadu tj. proviziju. Za sve poslove u vezi sa jahtama nude se i masovno koriste usluge agenata. Agencije koje se bave jahtingom su specijalizovane za menadžment, iznajmljivanje i prodaju jahti, dok se osiguranjem jahte bave osiguravajuća društva.

Bilo da se radi o ugovorima o prevozu stvari morem, osiguranju, ili jahting ugovorima, osnovni cilj je da se strana koja nudi uslugu, i strana koja potražuje uslugu dogovore oko svih bitnih elemenata, koji su navedeni u ugovoru, kao i da se svi elementi tog ugovora ispoštuju u okvirima navedenog i pravne regulative. Cilj svakog posla, tako i poslova vezanih za pomorstvo je sticanje materijalne dobiti, a ugovori u svakom od ovih poslova onemogućavaju malverzacije.



**LITERATURA**

1. Aržek Zvonimir, Transport i osiguranje, Zagreb, 1991. godine,
2. Badovinac Gavro, Ugovori o iskorištavanju broda, Zagreb, 1970. godine,
3. Bartulović Ivo, Predaja tereta u pomorskim prijevozima, Rijeka, 1998. godine,
4. Bolanča Dragan, Pomorsko pravo (odabrane teme), Split, 1999. godine,
5. Bools Michael, The Bill of Lading, A document of title to goods, London, 1997. godine,
6. Borčić Vojislav, Pomorski agent, Rijeka, 1981. godine,
7. Brajković Vladislav, Medjunarodno transportno pravo, Zagreb, 1957. godine,
8. Brčić dr Ilija, Orlandić dr Radovan, Nautički turizam, Bar, 2007. godine,
9. Cigoj Stojan, Pomorsko pravo Jugoslavije - Posli pomorske plovidbe, Ljubljana, 1975. godine,
10. Cooke J. Young, T. Taylor, A. Kimball, J. Martowski, D. Lambert, Le R., Voyage Charters, London, 2001. godine,
11. Crnić Ivica - Crnić Jadranko, Zakon o obveznim odnosima, Zagreb, 1991. godine,
12. Davis Mark, Bareboat Charters, London, 2000. godine,
13. Davison R. - Snelson A., The Law of Towage, London, 1990. godine,
14. De Wit Ralph, Multimodal Transport - Carrier Liability and Documentation, London, 1995. godine,
15. Dowling Ross, Cruise Ship Tourism, Cowan University, Faculty of Business and Law, School of Marketing, Tourism and Leisure Joondalup WA 6027 Australia, 2006. godine,
16. Faber Diana, Multimodal Transport, Avoiding Legal Problems, London, 1997. godine,
17. Gaskell Nicholas, Bills of Lading - Law and Contracts, London, 2000. godine,

18. Gavella Nikola, Stvarno pravo, Zagreb, 1988. godine,
19. Grabovac Ivo, Odgovornost prijevoznika, Split. 1989. godine
20. Grabovac Ivo, Ogledi o odgovornosti brodara, Split, 1997. godine,
21. Ivošević dr Borislav, Pomorsko pravo, Materijal za spremanje ispita na specijalističkom studiju Fakulteta za mediteranske poslovne studije, Tivat, 2011. godine,
22. Ivošević dr Borislav, Orlandić dr Radovan, Pomorsko-agencijsko poslovanje, Tivat, 2011. godine,
23. Jakaša Branko, Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb. 1979. godine,
24. Jovičić dr Živadin, Osnovi turizmologije, Beograd, 1980. godina,
25. Kosar dr Ljiljana, Hotelijerstvo - teorija i praksa, Beograd, 2002. godine,
26. Kragić Petar, Ugovori o prijevozu tankerima, Zadar, 1992. godine,
27. Lloyds Survey Handbook, London, 1985. godine,
28. Lukšić Branimir, Trgovačko pravo, Split, 2000. godine,
29. Manca Plinio, International Maritime Law, Antwerpen, 1970. godine,
30. Mills Stephen, Bills of Lading, North of England P & I Association, 1998. godine,
31. Mlikotin Tomić Deša, Pravo medjunarodne trgovine, Zagreb, 1999. godine,
32. Pallue Emilio, Pomorsko uporedno pravo, Rijeka 1975. godine,
33. Pavić Drago, Pomorsko pravo, knjiga druga, Split, 2002. godine,
34. Pavić Drago, Prijevoz kontejnerima, Zagreb, 1983. godine,
35. Pavić Drago, Pomorsko osiguranje I, Zagreb, 1986. godine,
36. Pavić Drago, Pomorsko osiguranje II, Zagreb, 1994. godine,
37. Pavić Drago, Pravo pomorskog osiguranja, Zagreb, 1997. godine,

38. Pavliha Marko, Prevozno pravo, Ljubljana, 2000. godine,
39. Polić Čurčić Vesna, Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe prema međunarodnim i jugoslavenskom pravu, Zagreb, 1991. godine,
40. Richardson John, Combined Transport Documents, London 2000. godine,
41. Rosenberg Ljudevit, Pravo međunarodnog dokumentarnog akreditiva, Zagreb, 1999. godine,
42. Savin Špiro, Pomorski prijevozi, havarije i osiguranje, Zagreb, 1958. godine,
43. Stanković Gordan, Opće ograničenje odgovornosti brodara, Beograd 1991. godine,
44. Tetley William, Glossary of Maritime Law Terms, Montreal, 2000. godine,
45. tetley William, Marine Cargo Claims, Montreal, 1988. godine,
46. Tetley William, Maritime Liens and Claims, London, 1985. godine,
47. Tetley William, Law of transport Vol. XII International Encyclopedia of Comparative Law, 2001. godine,
48. The Nautical Institute, The Masters Role in Collecting Evidence, London, 1989. godine,
49. Todd Paul, Bills of Lading and Bankers Documentary Credits, London, 1998. godine,
50. Todd Paul, Contracts for the Carriage of Goods by Sea, Oxford, 1988. godine,
51. Todd Paul, Moders Bills of Lading, Oxford, 1990. godine,
52. Tomašić Ljubomir, Pomorsko pravo, Zagreb, 1924. godine,
53. Tomašić Vjekoslav, Odgovornost brodara za teret, Zagreb, 1962. godine,
54. Tomljenović Vesna, Pomorsko međunarodno privatno pravo, Rijeka, 1998. godine,
55. Trajković dr Miodrag, Pomorsko Pravo, Beograd, 1977. godine,
56. Triva Siniša, Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentatorskim bilješkama, Zagreb. 1981. godine,
57. Vedriš Martin, Klarić Petar, Građansko pravo, Zagreb, 1998. godine,

58. Williams Harvey, Chartering Documentation, London, 1999. godine,
59. Wilson John, Carriage of goods by Sea, Harlow, 2001. godine,
60. Zelenika Ratko, Špediterovo pravo, Rijeka, 2001. godine,
61. Zoričić Milovan, Teritorijalno more, Zagreb, 1963. godine,
62. Zuglia Triva, Komentar zakona o parničnom postupku I i II, Zagreb, 1957. godine,
63. <http://opusteno.rs/opusteno>
64. <http://www.enciklopedija.hr>
65. <http://www.encyclopedia.org>
66. <http://www.theguardian.com/uk>
67. <http://www.morskodobro.com>
68. <http://www.ubs-asb.com>
69. <http://www.unizd.hr>
70. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, "Službeni list RCG", br. 19/78, 8/79, 19/87 i 13/91,
71. Zakon o jahtama, "Službeni list RCG", br. 46/07,
72. Zakon o obligacionim odnosima, "Službeni list RCG", br. 47/2008,
73. Briselska konvencija o teretnici, 1924. godine,
74. Medjunarodna konvencija o traganju i spasavanju na moru, 1979. godine,
75. York-Antverpenska pravila, 1950. godine.