

DEFINICIJE U BRODARSKIM UGOVORIMA

Koncem rujna 1977. godine održan je u Rio de Janeiru 31. sastanak Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) na kojem je aktivno učešće uzela i Jugoslavija.

Jedna od značajnijih tema, a sigurno najzanimljivija s praktičnog gledišta, bilo je donošenje definicija izraza uobičajenih u brodarskim ugovorima. Rad je urodio plodom pa je konferencija, kojoj je prisustvovalo oko 30 delegacija, prihvatila nacrt tih definicija, koje trebaju odobriti još druga zainteresirana tijela, a u prvom redu odgovarajući komitet BIMCO-a (Baltička i Međunarodna pomorska konferencija) sa sjedištem u Kopenhagenu.

Po mjestu održavanja konferencije, definicije su dobile naziv "Definicije u brodarskim ugovorima (o vremenu stajanja) iz Rio de Janeira" (Rio de Janeiro Charter Party (Laytime) Definitions).

U prilogu ovog rada daje se engleski tekst definicija s prijevodom na naš jezik.

Definicije imaju broj (ima ih 24), a ostavljena je mogućnost da im se da naslov.

Ukoliko brodar i naručitelj prijevoza žele unijeti ove definicije u cijelosti ili neke od njih u brodarski ugovor, mogu se pozvati na njih prizivajući se na njihov naslov, isključivši one na koje se ne žele pozvati, odnosno prilažući integralni tekst definicija brodarskom ugovoru, brišući one koje ne žele primijeniti.

Te se definicije primjenjuju na riječi i rečenice upotrijebljene u brodarskom ugovoru pod uvjetom da definicija ili neki njen dio nije u suprotnosti s drugačijim izričitim uglavcima ugovora.

Svrha je definicija otkloniti nejasnoće koje se u brodarskim ugovorima pojavljuju pri upotrebi izraza koji su praksa svakodnevnice.

Njihova je primjena potpuno dobrovoljna i ovisi isključivo o dispoziciji volje ugovornih stranaka.

U tom je pogledu moguće uočiti sličnost s York-Antwerpenskim pravilima o zajedničkoj avariji.

Definicije obuhvaćaju pojmove koji se najčešće upotrebljavaju kao što su: luka, vez, vrijeme stojnica itd, o čemu će podrobnije biti riječi pri analizi svake definicije.

- Definicija broj 1 opisuje pojam luke, koji je u dosadašnjoj praksi bio često sporan.

Da bi se izbjegli sporovi, luka je definirana kao područje gdje brodovi ukrcavaju odnosno iskrcavaju teret, kao i mjesto gdje brodovi čekaju turnus radi obavljanja tih operacija, iako je mjesto čekanja izvan područja luke u užem smislu, bez obzira na udaljenost mjesta čekanja.

Definicija luke se primjenjuje i kada se ne upotrijebi izričito riječ "luka", ako ju je moguće identificirati pomoću njenog geografskog naziva.

Ovdje treba primijetiti da je relativno slaba strana te definicije ta, što izričito ne vodi računa o udaljenosti mjesta gdje brod čeka turnus, mada će to u praksi biti prihvatljivo, jer je to potrebno jedino radi utvrđenja da je brod stigao. Lučki ili inače mjesni običaji redovito točno određuju što se ima smatrati sidrištem.

Valja istaknuti da je definicija luke u tom pravcu izmijenjena na samoj konferenciji u Rio de Janeiru na zahtjev nekih delegacija, jer u nacrtu definicija, koji je podnijela konferenciji radna grupa, nije se isticalo da izraz "luka" obuhvaća mjesto čekanja na turnus bez obzira na njegovu udaljenost.

- Druga definicija određuje pojam "veza" (berth). Vezom se smatra mjesto gdje brod treba obavljati operacije ukrcaja ili iskrcaja. Vezom će se smatrati u smislu definicije i mjesto ukrcaja odnosno iskrcaja koje je točno naznačeno, iako pri njegovom određivanju nije upotrijebljena riječ "vez". Ova je definicija ostala neizmijenjena u odnosu na tekst predložen od radne grupe.
- U trećoj se definiciji susrećemo s pojmom vremena stojnica (laytime). Prijedlog radne grupe bio je vrlo jednostavan i odgovarao je opće prihvaćenom stajalištu da je vrijeme stojnica ono vrijeme koje je besplatno na raspolaganju krcatelju ili primatelju radi obavljanja operacija ukrcaja odnosno iskrcaja.
Ovaj je prijedlog dopunjen na samoj konferenciji tako, što je rečeno da ukoliko brod čeka na mjestu različitom od veza gdje treba ukrcati ili iskrcati teret, vrijeme utrošeno za premještaj od takvog mjesta do veza neće se računati u vrijeme stojnica.
Ovo će proširenje ukloniti dosadašnje dileme sudske prakse u takvim pitanjima, dakako bude li definicija u cijelosti integrirana u brodarski ugovor.
- Definicije 4 i 5 odnose se na pojmove "radivog" (workable) i "radnog" (working) grotla.
Pitanje ovih pojmova je dosta diskutabilno, a s njima se pozabavila i naša sudska praksa. Oba pojma služe za određivanje vremena stojnica, kada se to čini putem norme ukrcaja ili iskrcaja tereta. S obzirom da ima mišljenja da su ova dva pojma istovjetna i da ih se može tumačiti tako da su pri ugovaranju stranke mislile na najveće grotlo, mislimo da je zadržavanje oba pojmova ustupak uvriježenoj poslovnoj praksi.
Sigurno je da se značenje upotrijebljenih pridjeva razlikuje, ali nije sigurno da je potrebnø razlikovanje koje se

čini u definicijama 4 i 5. Naime, nema sumnje da se u praksi najčešće pri upotrebi takvih klauzula misli na vrijeme potrebno za ukrcaj odnosno iskrcaj najvećeg broskog skladišta, ali definicije donijete u Riju nisu na tom stajalištu.

Tako u definiciji broj 4 (prema radivom grotlu dnevno), misli se na vrijeme stojnica koje se dobije kada se pomnoži dnevna norma ukrcaja ili iskrcaja brojem raspoloživih grotla (ali koja su zaista stavljena na raspolaganje za ukrcaj ili iskrcaj tereta) i podijeli količina tereta s dobivenim rezultatom.

U definiciji broj 5 (prema radnom grotlu dnevno), vrijeme stojnica se dobije tako da se ono računa na osnovi vremena potrebnog za ukrcaj skladišta, koje zahtijeva najveći utrošak vremena za obavljanje tih operacija. Normalno je očekivati da najveće skladište zahtijeva najveći utrošak vremena za ukrcaj ili iskrcaj, ali redaktori definicija nisu izabrali najjednostavnije rješenje, tj. da se u tom slučaju vrijeme stojnica računa na osnovi vremena potrebnog za ukrcaj odnosno iskrcaj najvećeg skladišta (biggest hatch).

- Definicija broj 6 "onako brzo kako može primiti/isporučivati" (as fast as the vessel can receive/deliver) je na samoj konferenciji pojednostavljena u odnosu na predložak radne grupe.

Naime, ovdje se vrijeme stojnica dobiva tako da je osnova za računanje maksimalna norma tereta, koju brod u punom radu može ukrcati odnosno iskrcati.

Radna grupa je predlagala da se kao osnova uzme količina tereta koju teoretski brod može ukrcati odnosno iskrcati prema podacima kojima raspolažu stranke u vrijeme zaključenja ugovora. Teško je temeljiti jednu definiciju na teoretskoj mogućnosti broda za obavljanje određenih ope-

racija, pogotovo u vrijeme kada se rad ne obavlja, pa je prijedlog radne grupe jednoglasno odbačen.

- Sedma je definicija "dana", gdje se pod tim pojmom podrazumijeva neprekidno razdoblje od 24 sata, koje u pravilu teče od 0 do 0 sati. O toj definiciji, sasvim jasno, nije bilo rasprave.
- U osmoj je definiciji određen pojam "praznika". Prema njoj to su dani, ili njihov dio, kada bi bilo moguće raditi, ali je rad obustavljen: propisom, mjesnim običajem, ili zbog postojanja kolektivnih ugovora, koji omogućavaju radnicima obustavljanje rada.
Ova je definicija jasnija u odnosu na predloženu, ali je nepotpuna jer zanemaruje nedjelje kao stalni praznik, iako se one kasnije spominju.
Dalo bi se zaključiti da su nedjelje uključene u pojmu praznika, ali se u tom slučaju mijenja uvriježena praksa ugovaranja.
Naime, poznato je da se gotovo stereotipno u brodarskim ugovorima predviđaju klauzule kao što su "sunday and holidays excluded" ili "sunday and holidays included", a ti izrazi se, štoviše, vrlo često upotrebljavaju u njihovom skraćenom obliku (shex and shinc).
Da se ipak tako nije mislilo, kažu nam definicije 11 i 12 na koje ćemo se osvrnuti kasnije.
Zaključak je, da je vjerojatno bilo potrebno definirati nedjelju odnosno dan tjednog odmora, a izgleda da se zbog postojećih razlika (dan tjednog odmora nije svugdje nedjelja) to htjelo izbjeći. U toj je definiciji nedorečeno što će biti kada rad nije obustavljen, nego je samo smanjen njegov intenzitet.
- Definicija broj 9 govori o pojmu radnog dana i nešto je šira od prijedloga radne grupe.

Prema njoj, radnim se danom smatra dan ili njegov dio koji nije izričito isključen iz vremena stojnica glasom brodarskog ugovora i koji nije praznik. Ova je definicija dosljedna prethodnima utoliko, što zanemaruje dan tjednog odmora. Mislimo da će definicije broj 8 i 9, kada budu razmatrane na drugim forumima, pretrpjeti izmjene jer će se morati voditi računa upravo o nedjeljama odnosno danima redovnog tjednog odmora.

- Definicija broj 10 govori o pogodnim radnim danima (weather working day).

Redaktori su se opredijelili za definiranje značenja tog pojma u smislu da on znači radni dan ili dio radnog dana, kada bi, bez obzira da li je brod čekao na turnus, bilo "trgovački razumno" (commercially reasonable) ukrcavati ili iskrcavati teret bez prekida, koji bi se imali pripisivati vremenu. Ako do takvog prekida dođe ili bi bilo došlo ako bi se radilo, tada se iz vremena stojnica isključuje razdoblje u proporciji između prekida i vremena kada bi rad bio obavljen ili mogao biti obavljen da nije došlo do takvog prekida.

Pri donošenju te definicije jako je diskutabilan bio pojam "trgovački razumno" koji nije bio sadržan u prijedlogu radne grupe, no ipak na zahtjev nekih delegata definicija je izmijenjena u tom pravcu.

Mislimo da će biti teško i diskutabilno sudovima i praktičarima utvrditi pojam "trgovačke razumnosti", ali valja imati na umu da su Riove definicije kompromis različitih, nekad suprotnih interesa.

- Definicija broj 11 razmatra pojam "isključen". Pri tome kaže se, ako se taj pridjev upotrebljava pozivom na dan ili dane kao primjerice kada se ugovara izraz "nedjelje ili praznici isključeni" (Sundays and Holidays excepted - shex), to znači da se taj dan ne računa u vrijeme stojnica, iako se u takve dane radilo.

Ova je definicija ostala neizmijenjena u odnosu na predložak. Pri tome želimo skrenuti pažnju na ono što je ranije izloženo, a to je da definicije nisu odredile pojam nedjelje, očito jer se smatralo to nepotrebnim, dok je praznik definiran u definiciji broj 3.

Nema sumnje, međutim, da će (budući) ugovori koji se budu u cijelosti ili djelomice pozivali na Rieve definicije sadržavati uobičajene klauzule kao što su "nedjelje i praznici isključeni" (shex) i "nedjelje i praznici uključeni" (shinc).

- Definicija broj 12 određuje značenje izraza "ukoliko nisu upotrijebljeni" misleći upravo na isključene nedjelje i praznike. Takva uobičajena klauzula u brodarskim ugovorima znači da se vrijeme stvarno upotrijebljeno za rad računa u vrijeme stojnica. Prihvaćena definicija u cijelosti je istovjetna s predloškom radne grupe.
- Definicija broj 13 sadrži pojam "ukoliko vrijeme dozvoljava" i prema njoj se u vrijeme stojnica ne računa vrijeme kada zbog nevremena nije bilo "trgovački razumno" raditi. Kako je vidljivo, ovdje se ponavlja pojam "trgovačke razumnosti" koji smo susreli u definiciji broj 10. Prihvaćena se definicija razlikuje u tome od predloška koji je predviđao da se ne računa vrijeme u kojem se "stvarno" nije moglo raditi zbog nevremena.
Naše sumnje izražene u definiciji broj 10 u pogledu usvojenog pojma "trgovačke razumnosti" dakako vrijede i ovdje. Skloni smo izraziti mišljenje da je prvobitni prijedlog definicije bio konkretniji, dok tekst prihvaćene definicije dozvoljava daleko slobodnija tumačenja.
- U definiciji broj 14 susrećemo se s pojmom "uobičajene brzine", što znači da je naručitelj dužan ukrcati ili iskrcati teret što je moguće brže, vodeći računa o okolnostima koje vladaju za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja.

Ova definicija nije bila predmetom rasprave i tekst, predložen od radne grupe, prihvaćen je u cijelosti.

- Izraz "average" iz definicije broj 15 može se prevesti s rječju "srednji", a ukoliko je upotrijebljen u brodar-skom ugovoru, znači da treba sastaviti posebne obračune vremena za razdoblje ukrcaja i za razdoblje iskrcaja, s tim da će se ušteda vremena pri jednoj od tih operacija prebiti s gubitkom vremena u drugoj operaciji.
I ova definicija nije bila predmetom rasprave, pa je u cijelosti prihvaćen ranije predloženi tekst.
- U materiji vremena stojnica definicija broj 16 određuje pojam reverzibilnosti. Pri tome se kaže da riječ "reverzibilno" u ugovoru daje naručitelju prijevoza pravo da zbroji dozvoljeno vrijeme za ukrcaj i iskrcaj.
Ako se naručitelj koristi takvom opcijom u obračunu vremena, uzimaju se zajednički dozvoljeno vrijeme za obje operacije. I ovdje je samo potvrđena ustaljena praksa, pa se konačni tekst ne razlikuje od predloženog.
- U definiciji broj 17 određen je pojam pisma spremnosti. Prema njoj to je obavijest data naručitelju, krcatelju, primatelju ili drugoj osobi, ako je tako ugovoreno, o tome da je brod stigao u luku ili na vez i da je spreman za obavljanje operacija ukrcaja ili iskrcaja.
Ova definicija nije riješila, što je bilo teško i očekivati, nekoliko spornih pitanja kao što je određivanje vremena kada se smatra da je brod stigao (arrived). Nije riješeno ni pitanje što će biti ako je brod predao pismo spremnosti prije nastupanja praznika ili smetnje na strani broдача, pa se eventualna nespremnost broда utvrdi tek prilikom početka rada. Diskutabilno je uopće pitanje pre-daje i prihvata pisma spremnosti, jer se postavlja pitanje što će biti ako pismo spremnosti nije prihvaćeno, što ako

nije predano ovlaštenoj osobi u ugovoreno ili propisano vrijeme, na ugovorenom ili određenom mjestu.

Nije riješeno niti pitanje do kada korisnik prijevoza može prigovoriti spremnosti broda. Konačno, ne spominje se vrijeme predaha (freetime) o kome je trebalo voditi računa ili u ovoj definiciji ili u definiciji broj 3 o vremenu stojnica.

Kako je poznato, vrijeme predaha je razdoblje koje teče od predaje pisma spremnosti do početka tijeka vremena stojnica, pa se ne možemo oteti dojmu da u definicijama koje su ga zanemarile postoji velika manjkavost.

- Osamnaesta definicija govori o vezu koji je "dostupan" u času dolaska broda, iako izraz "dostupan" možda u potpunosti ne odgovara engleskom "reachable" ili francuskom "accessible". Ovdje se misli da će naručitelj prijevoza u tom slučaju poduzeti sve da po dolasku broda osigura vez za operacije ukrcaja ili iskrcaja kako bi brod mogao početi raditi bez odlaganja. Iako se prihvaćena definicija ne razlikuje od predložene, imamo dojam da se u njoj osjeća nedostatak sankcije. Naime, valjalo bi predvidjeti da brod može predati pismo spremnosti kada je stigao, iako vez nije osiguran. To se podrazumijeva iz definicije broj 17, ali bi definicija broj 18 bila potpunija, kada bi sadržavala i takvu odredbu.
 - Definicija broj 19 određuje inače diskutabilan pojam vremena čekanja na vez. Kaže se da izraz "vrijeme izgubljeno na čekanje veza, računa se kao vrijeme ukrcaja ili iskrcaja (ili kao vrijeme stojnica)", treba tumačiti tako, da ako je dana valjana obavijest o spremnosti, a nema raspoloživa veza, vrijeme se stojnica računa od časa kada brod počinje čekati vez.
- Vrijeme koje se inače odbija od vremena stojnica, odbija se i od vremena čekanja veza. To su općeno nedjelje i

praznici (državni, vjerski ili lokalni) dok su diskutabilne subote, ako se tog dana inače ne radi u određenoj luci. Dakako da nedjelje bivaju zamijenjene drugim danom tjednog odmora u zemljama gdje to nije nedjelja. Tu valja pribrojiti još nevrijeme, a po nekima višu silu i smetnje na strani broda.

Kada prestaje čekanje, prema definiciji, vrijeme prestaje teći, a počinje teći ponovo kada je brod privezan pod uvjetom da je, ako to zahtijeva brodarski ugovor, predano pismo spremnosti i isteklo vrijeme predaha, bez obzira jesu li nastupile prekostojnice.

Ta se definicija razlikuje od prijedloga radne grupe, koji je prijedlog bio isključivo u korist broдача. Kako se može primijetiti, definicije su težile uskladiti interese vozara i "korisnika prijevoza". Ne možemo se ipak oteti dojmu da je definicija mogla i trebala biti jednostavnija.

- U definiciji broj 20 nalazimo izraz "bez obzira da li je na vezu ili ne" što valja shvatiti tako, da, ako je navedeno mjesto ukrcaja ili iskrcaja, a to je mjesto vez koji nije odmah raspoloživ, tada valja takav ugovorni uglavak tumačiti tako, da se može predati valjana obavijest o spremnosti, kada je brod stigao u luku, gdje se nalazi vez spomenut u ugovoru.
- Dugo se diskutiralo o pojmu štrajka, pa je definicija broj 21 odredila taj pojam kao odbijanje uobičajenog rada, bez obzira na razloge, a koje odbijanje onemogućava ili usporava operacije ukrcaja ili iskrcaja.
- U definiciji broj 22 i 23 razrađen je pojam prekostojnica. Ovdje je došlo do izražaja neslaganje između anglosaksonske i kontinentalne interpretacije pojma "demurrage". Naime, u engleskoj terminologiji se pod tim pojmom podrazumijevaju kako prekostojnice tako i naknada za prekostojnice.

Na zahtjev zemalja kontinentalnih pravnih sistema, ranija definicija broj 22 koja je sadržavala samo pojam "demurrage" podijeljena je u dvije definicije, onu broj 22 koja govori o naknadi za prekostojnice (demurrage) i onu broj 23 koja govori o vremenu prekostojnica (on demurrage). Naknada za prekostojnice je svota novca koju treba platiti brodaru za zakašnjenje prilikom ukrcaja ili iskrcaja koje se ne može pripisati brodaru, a koja se plaća kada je isteklo vrijeme stojnica.

Izraz prekostojnice, koji je sadržan u definiciji broj 23, znači da je vrijeme stojnica isteklo.

U tim definicijama možda je trebalo posebno istaći da je naknada za prekostojnice, naknada koju stranke ugovaraju, pa bi se tako prihvaćen pojam u definiciji broj 22 jasno razlikovao od naknade za zadržavanje broda (damages for detention).

- Konačno posljednja, 24. definicija prihvaćena u Riju, opisuje pojam uštede ("despatch money" ili "Despatch"). Ova definicija nije bila predmetom rasprave i nije izmijenjena, a uštedom se smatra naknada koju brodar pristaje platiti ugovorom ako je brod ukrcao ili iskrcao prije isteka vremena stojnica.

U vezi s onim što je ranije rečeno ova je definicija bolja od one broj 22, jer se za uštedu izričito kaže da se radi o ugovorenoj naknadi.

U prilogu se daje izvorni tekst Riovih definicija na engleskom i u prijevodu na našem jeziku, koje će bez sumnje poslužiti praktičarima koji rade na zaključivanju ugovora, a i onima koji se teoretski bave s tim problemima, u njihovom daljnjem radu i prije no što one budu definitivno prihvaćene.

Ako smo ovim kratkim prikazom pomogli pri tome, smatramo da smo se unaprijed odužili onima kojih je poziv primjena onih definicija.

V.B.