

Ugovor o zakupu broda

Vuković, Adrian

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:824362>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-19**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA



SVEUČILIŠTE U RIJECI POMORSKI FAKULTET U RIJECI

ADRIAN VUKOVIĆ

UGOVOR O ZAKUPU BRODA

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2024.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

UGOVOR O ZAKUPU BRODA
ZAVRŠNI RAD
SHIP LEASE AGREEMENT
BACHELOR THESIS

Kolegij: Pravo pomorskog prijevoza

Mentor: prof. dr. sc. Biserka Rukavina

Student: Adrian Vuković

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112086709

Rijeka, rujan 2024.

Student: Adrian Vuković

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112086709

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

UGOVOR O ZAKUPU BRODA

Izradio samostalno pod mentorstvom:

prof.dr.sc. Biserka Rukavina

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezo s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student



(potpis)

Adrian Vuković

Student: Adrian Vuković

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112086709

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student - autor



(potpis)

Adrian Vuković

SAŽETAK

Ovaj rad detaljno analizira pravne aspekte ugovora o zakupu broda, počevši od osnovnih pojmova ugovora i ponude te postupaka sklapanja ugovora među nazočnima i odsutnima. Proučava se pravni okvir ugovora o zakupu broda, uključujući njegove ključne sastojke, poput broda, svrhe upotrebe, zakupnine i trajanja ugovora. Naglašene su razlike između ugovora o zakupu broda i brodarskog ugovora te su razrađeni obveze i odgovornosti ugovornih strana. Posebna pozornost posvećena je vrstama ugovora o zakupu broda, među kojima se ističu ugovor o zakupu broda na putovanje i ugovor na vrijeme. Razmatraju se i međunarodna pravila koja reguliraju pomorske ugovore, uključujući Haška pravila, Haško-Visbyjski protokol te Konvenciju UN-a o prijevozu robe morem. Rad se posebno osvrće na BIMCO obrasce, osobito BARECON 2001, koji predstavljaju standardizirane ugovorne obrasce široko prihvaćene u pomorskoj industriji. Preporučuje se daljnje unaprjeđenje i prilagodba tih obrazaca kako bi se nastavilo podržavati međunarodne standarde i osigurala zaštita ugovornih strana.

Ključne riječi: ugovor o zakupu broda, ugovor, međunarodna pravila, bimco, barecon2001.

SUMMARY

This paper analyzes in detail the legal aspects of the ship charter contract, starting with the basic concepts of contract and offer and the procedures for concluding a contract between those present and those absent. The legal framework of the ship charter contract is studied, including its key ingredients, such as the ship, the purpose of use, the rent and the duration of the contract. The differences between the ship charter contract and the shipping contract are emphasized, and the obligations and responsibilities of the contracting parties are elaborated. Special attention is paid to the types of ship charter contracts, among which the voyage charter contract and the time contract stand out. International rules governing maritime contracts are also discussed, including the Hague Rules, the Hague-Visby Protocol and the UN Convention on the Carriage of Goods by Sea. The paper specifically focuses on BIMCO forms, especially BARECON 2001, which represent standardized contract forms widely accepted in the maritime industry. It is recommended that these forms be further improved and adapted in order to continue to support international standards and ensure the protection of contracting parties.

Key words: ship lease agreement, contract, international rules, bimco, barecon 2001

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
1. UVOD	1
2. POJAM UGOVORA I PONUDE	3
2.1. UGOVOR	3
2.2. PONUDA.....	4
2.3. SKLAPANJE UGOVORA	5
2.3.1. <i>Sklapanje ugovora među nazočnima</i>	5
2.3.2. <i>Sklapanje ugovora među odsutnima (distanzijsko sklapanje)</i>	5
3. PRAVNI OKVIR UGOVORA O ZAKUPU BRODA	7
3.1 SASTOJCI UGOVORA O ZAKUPU BRODA	7
3.1.1. <i>Brod</i>	8
3.1.2. <i>Svrha upotrebe</i>	8
3.1.3. <i>Zakupnina</i>	9
3.1.4 <i>Trajanje Ugovora</i>	10
3.2. RAZLIKA IZMEĐU UGOVORA O ZAKUPU BRODA I BRODARSKOGA UGOVORA.....	10
3.3. OBLIK UGOVORA	10
3.4. OBAVEZE I ODGOVORNOST UGOVORNIH STRANA	11
3.4.1 <i>Obaveze i odgovornost zakupodavatelja</i>	11
3.4.2 <i>Obaveze i odgovornost zakupoprimatel</i>	12
3.5. PODZAKUP BRODA	14
3.6. POSADA.....	14

3.7 PRESTANAK UGOVORA O ZAKUPU BRODA.....	15
3.8. ZASTARA.....	16
4. VRSTE UGOVORA O ZAKUPU BRODA.....	18
4.1. UGOVOR O ZAKUPU BRODA NA PUTOVANJE	18
4.2. UGOVOR O ZAKUPU BRODA NA VRIJEME.....	20
5. MEĐUNARODNA PRAVILA.....	22
5.1. Haška pravila.....	22
5.2. HAŠKO-VISBYJSKI PROTOKOL.....	23
5.3. SDR PROTOCOL (1979).....	24
5.4. KONVENCIJA UN O PRIJEVOZU ROBE MOREM, 1978.....	24
5.5 Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima u međunarodnom prijevozu robe u cijelosti.....	25
6. BIMCO OBRASCA BARECON 2017.....	26
6.1. BARECON 2017: OBRAZAC, POJMOVI I UKLJUČENE STRANE.....	27
6.2. VRIJEME I TRAJANJE UGOVORA.....	27
6.3. RAD I ODRŽAVANJE BRODA	28
6.4. OTKAZ UGOVORA ZBOG ZAKAŠNJENJA PREDAJE BRODA.....	28
6.5. ZAKUPNINA.....	29
6.6. VRAĆANJE BRODA.....	29
6.6. TRANSPORTNE ISPRAVE.....	30
6.7. OSIGURANJE BRODA.....	30
7. ZAKLJUČAK.....	31
LITERATURA	32
KNJIGE.....	32
ČLANCI.....	32
INTERNETSKI IZVORI.....	33

PRILOG 1..... 35

1. UVOD

Ugovor je pravni posao koji nastaje izražavanjem volje dviju ili više strana s ciljem postizanja određenih pravnih učinaka. Tema ovog rada je ugovor o zakupu broda, specifičan oblik ugovora koji se primjenjuje unutar pomorskog prava. Povijesno gledano, ugovor o zakupu poznat je još od rimskog doba, a u suvremenoj Republici Hrvatskoj reguliran je Zakonom o obveznim odnosima. Ugovor o zakupu je dvostrano obvezni i naplatni pravni posao kojim se jedna strana, zakupodavac, obvezuje predati određeni objekt, u ovom slučaju brod, na korištenje drugoj strani, zakupniku, uz obvezu plaćanja zakupnine.

Ugovor o zakupu broda u Hrvatskoj dodatno je reguliran Pomorskim zakonikom. Stranke koje sklapaju takav ugovor moraju se pridržavati odredbi tog zakona, a u pitanjima koja nisu posebno regulirana Pomorskim zakonikom primjenjuju se pravila Zakona o obveznim odnosima. Prema ugovoru o zakupu broda, zakupodavatelj se obvezuje predati brod zakupniku na uporabu za obavljanje plovidbene djelatnosti, dok se zakupnik obvezuje plaćati zakupninu. Pomorski zakonik zahtijeva da se ugovor o zakupu broda sklapa u pisanom obliku, što ga čini formalnim ugovorom; u suprotnom, ugovor neće biti pravovaljan. Rad je strukturiran u sedam glavnih poglavlja koja sustavno obrađuju temu ugovora o zakupu broda, prateći logičan tijek od općih pravnih pojmova do specifičnih međunarodnih pravila i standardnih obrazaca ugovora.

Uvodno poglavlje pruža pregled teme, ističući važnost ugovora o zakupu broda u pomorskom pravu i ciljeve istraživanja. Sljedeće poglavlje pod nazivom "Pojam ugovora i ponude", bavi se osnovnim pravnim pojmovima, definirajući ugovor i ponudu te proces sklapanja ugovora s posebnim naglaskom na razlike između sklapanja ugovora među nazočnim i odsutnim strankama. Treće poglavlje fokusira se na pravni okvir ugovora o zakupu broda te detaljno analizira njegove sastojke poput broda, svrhe upotrebe, zakupnine i trajanja ugovora. Također objašnjava se razlika između ugovora o zakupu broda i brodarskog ugovora, oblik ugovora, te obaveze i odgovornosti ugovornih strana koje uključuju posebne aspekte poput podzakupca broda, posade, prestanka ugovora i zastare. Četvrto poglavlje posvećeno je vrstama ugovora o zakupu broda s naglaskom na ugovor o zakupu broda na putovanje i ugovor o zakupu broda na vrijeme, čime se daje uvid u različite modalitete ovakvih poslovnih aranžmana.

Peto poglavlje obrađuje međunarodna pravila koja utječu na ugovore o zakupu broda, uključujući Haška pravila, Haško-Visbyjski protokol, SDR Protokol te Konvenciju UN o prijevozu robe morem, pružajući čitatelju uvid u pravni kontekst koji nadilazi nacionalne okvire. Šesto poglavlje analizira BIMCO obrazac BARECON 2001, jedan od najvažnijih standardnih ugovornih obrazaca u praksi, s posebnim osvrtom na njegovu strukturu, trajanje ugovora, zakupninu, uvjete vraćanja broda te transportne isprave. Zaključno poglavlje sažima ključne nalaze rada, ističući važnost detaljnog razumijevanja ugovora o zakupu broda za uspješno upravljanje pomorskim poslovima i osiguranje pravne sigurnosti u međunarodnom prometu. Struktura rada omogućuje cjelovito sagledavanje teme, pružajući čitatelju jasnu i sustavnu analizu ugovora o zakupu broda kroz teorijske i praktične aspekte. Cilj ovog rada je detaljno analizirati ugovor o zakupu broda, uključujući njegove ključne elemente, pravni okvir, vrste ugovora te prava i obveze ugovornih strana.

...

2. POJAM UGOVORA I PONUDE

Ugovor je temeljni instrument putem kojeg pravni subjekti stvaraju međusobna prava i obveze. Kao dvostrani pravni posao, ugovor nastaje suglasnim očitovanjem volje dviju ili više strana koje time sklapaju određeni pravni odnos. Pojam ugovora proteže se kroz mnoga pravna područja, ali je osobito važan u obveznom pravu, gdje se koristi za stvaranje obvezno pravnih odnosa. Ponuda je ključni inicijalni korak u sklapanju ugovora. Ona predstavlja prijedlog jedne ugovorne strane da se s drugom stranom postigne sporazum o bitnim elementima ugovora. Ponuda, kao jednostrani akt, sadržava sve ključne elemente potrebne za sklapanje ugovora te mora biti upućena drugoj strani, koja je može prihvatiti ili odbiti¹.

2.1. UGOVOR

Ugovor je dvostrani pravni posao koji nastaje očitovanjem volje najmanje dviju stranaka koje su u skladu s pravnim normama spremne preuzeti pravne posljedice nastanka, promjene ili prestanka određenog pravnog odnosa. Šira definicija ugovora obuhvaća njegovo uspostavljanje kao temelja niza pravnih odnosa na različitim pravnim područjima. U kontekstu obveznog prava, posebno se ističu obvezno- pravni ugovori, koji imaju za cilj zasnivanje obveznopravnog odnosa povodom određenih činidaba Ključne karakteristike ugovora uključuju²:

- Ugovor zahtijeva suglasno očitovanje volje najmanje dviju stranaka.
- Ugovor mora sadržavati sve bitne elemente, kao što su predmet ugovora, vrijeme trajanja, naknada (npr. zakupnina), i ostali relevantni uvjeti.
- Stranke moraju postići suglasnost o svim bitnim elementima ugovora kako bi ugovor bio valjan.
- Nakon sklapanja, ugovor stvara obvezujuće pravne posljedice koje stranke moraju poštovati.

U hrvatskom zakonodavstvu, promjene uvedene Zakonom o obveznim odnosima (ZOO)³ omogućile su detaljniju regulaciju različitih vrsta ugovora, uključujući odvojene odredbe za ugovor o zakupu i ugovor o najmu, čime su se uskladile hrvatske pravne norme s suvremenim potrebama tržišta. Ne postoje specifični međunarodni propisi koji reguliraju ugovor o zakupu

¹ Klarić, Petar – Vedriš, Mladen: Građansko pravo, Narodne novine, Zagreb, 2014

² Zakonom o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23, Glava VIII

³ Ibid

broda. Međutim, s obzirom na to da svaka pomorska država ima svoje vlastite propise za ovu vrstu ugovora, ugovor o zakupu broda može se analizirati i iz perspektive komparativnog prava.

U talijanskom pravu, regulacija zakupa broda nalazi se u Plovidbenom zakoniku. Ako određena pitanja vezana uz zakup broda nisu obrađena u tom zakoniku, primjenjuju se odredbe Građanskog zakonika i opća pravila građanskog prava. Francusko pomorsko pravo uređuje pitanje zakupa broda kroz Zakon o brodarskim ugovorima i pomorskom prijevozu te Uredbu o brodarskim ugovorima i pomorskom prijevozu. U ovim propisima, terminologija zakupa više odgovara pojmu uporabne pogodbe. Za pitanja koja nisu regulirana ovim propisima, primjenjuju se odredbe francuskog Građanskog zakonika. Englesko i američko pravo ne nude specifičnu regulaciju odnosa zakupa broda. Pitanja zakupa broda rješavaju se prema općem pomorskom pravu common law.⁴

2.2. PONUDA

Ponuda je pravni akt kojim jedna strana tj. ponuditelj inicira sklapanje ugovora nudeći drugoj strani tj. ponuđeniku da se ugovorne strane dogovore o bitnim sastojcima budućeg ugovora. Prema hrvatskom obveznom pravu, ponuda mora sadržavati sve bitne elemente ugovora kako bi se, njenim prihvaćanjem, mogao sklopiti važeći ugovor. Karakteristike ponude uključuju⁵:

- Ponuda mora jasno izražavati namjeru ponuditelja da sklopi ugovor s ponuđenikom.
- Ponuda mora sadržavati najmanje bitne elemente ugovora, kao što su predmet, cijena, uvjeti plaćanja, trajanje ugovora, itd.
- Ponuda se može upućivati određenoj osobi ili neodređenom broju osoba (opća ponuda). Opća ponuda mora sadržavati sve bitne elemente ugovora kako bi bila valjana.
- Ponuda može biti s rokom za prihvaćanje, nakon čega ponuditelj više nije vezan za ponudu, ili bez roka, u kojem slučaju ponuda vrijedi dok je ponuditelj ne opozove.

⁴ Pijaca, Marija Pravno uređenje zakupa broda u talijanskom, francuskom, engleskom i američkom pravu / Poredbeno pomorsko pravo, 54 (2015), 169; 309-325
Zakonom o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23, Glava VIII Članak 253..

- Ponuda se može dostaviti elektroničkim putem, telefonom, brzojavom, ili preporučenom poštom, ovisno o okolnostima i zahtjevima zakonodavstva.

Ponuda predstavlja ključni korak u procesu sklapanja ugovora, jer njeno prihvaćanje od strane ponuđenika vodi do nastanka obvezujućeg ugovora.

2.3. SKLAPANJE UGOVORA

Sklapanje ugovora podrazumijeva postizanje suglasnosti između ugovornih stranaka o svim bitnim sastojcima ugovora. Proces sklapanja ugovora ovisi o tome radi li se o sklapanju ugovora među nazočnima ili o distancijskom spajanju ponude i prihvata (ugovoru među odsutnima).⁶

2.3.1. Sklapanje ugovora među nazočnima

Pri sklapanju ugovora među nazočnima, stranke su smatrane nazočne kada pregovaraju neposredno, što uključuje fizičku prisutnost, telefonski razgovor ili komunikaciju putem radijske veze, pod uvjetom da se stranke ili njihovi zastupnici nalaze blizu uređaja za komunikaciju. Ponuditelj je vezan svojom ponudom do isteka roka koji je naveden u ponudi ili, ako rok nije određen, dok ponuditelj ne opozove ponudu. Ako ponuđenik ne prihvati ponudu odmah, smatra se da je ponuda odbijena. Ugovor se smatra sklopljenim odmah nakon što su stranke postigle suglasnost o svim bitnim elementima ugovora, odnosno u trenutku prihvaćanja ponude na vrijeme.

2.3.2. Sklapanje ugovora među odsutnima (distancijsko sklapanje)

Kod sklapanja ugovora među odsutnima, stranke pregovaraju putem prepiskom, kao što su e-mail, brzopojava ili drugi oblici elektroničke komunikacije.⁷ Stranke su smatrane odsutnima kada sklapanje ugovora nije neposredno, već se odvija na daljinu putem pisane ili elektroničke komunikacije. Ugovor se smatra sklopljenim u trenutku kada ponuditelj primi izjavu ponuđenika o prihvaćanju ponude. To znači da ugovor nastaje tek kada prihvata stigne ponuditelju. Prihvata ponude može biti opozvan samo ako opoziv stigne ponuditelju prije prihvata. Ako prihvata ne stigne u zakonskom roku, ponuda prestaje važiti, a ponuda se smatra novom ponudom ako je prihvata zakašnjen. Prihvata može uključivati slanje stvar ili plaćanje cijene, kao i druge radnje koje se mogu smatrati prihvaćanjem na temelju ponude, poslovne prakse ili običaja.

⁶ Ibid, Članak 249.

⁷ Ibid, Članak 293.

Bez obzira na oblik sklapanja ugovora, bitno je da ponuda i prihvata budu usklađeni u sadržaju i obliku kako bi ugovor bio valjan. Šutnja ponuđenika općenito ne znači prihvaćanje ponude, osim u specifičnim okolnostima gdje postoji stalni poslovni odnos ili specifična uloga ponuđenika. Proces sklapanja ugovora zahtijeva pažljivo razmatranje svih elemenata ponude i prihvata, kao i pravovremeno i ispravno očitovanje volje svih uključenih strana. Uspostavljanje jasnih pravnih okvira za ove procese osigurava pravnu sigurnost i predvidljivost u ugovornim odnosima.

3. PRAVNI OKVIR UGOVORA O ZAKUPU BRODA

Ugovor o zakupu broda se može objasniti kao ugovor između dvije ili više stranki u kojoj jedna stranka daje brod u zakup, a druga stranka zakupljuje taj brod za korištenje u svoju korist. Postoji više vrsta ugovora o zakupu broda, a razlikuju se prema brojnim faktorima kao na primjer trajanje samog ugovora. Ugovori o zakupu broda imaju propisan zakonski okvir. Ugovori o zakupu broda ponajprije su opisani pomorskim zakonikom. Prema Pomorskom zakoniku ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova su ugovori o pomorskom i plovidbenom poslu i ugovor o zakupu broda. To znači da prema pomorskom zakoniku ugovori o iskorištavanju brodova imaju dva temeljna oblika. Ugovor o zakupu broda je jedinstven pravni posao, a ugovor o pomorskom i plovidbenom poslu obuhvaća više tipičnih ugovora. Prema pomorskom zakoniku NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19⁸ ugovorom o zakupu broda zakupodavatelj daje zakupoprimaljju brod na uporabu, uz naravno plaćanje zakupnine, u svrhu obavljanja plovidbene djelatnosti.

Postoje određene sličnosti između ugovora o zakupu i brodarskih ugovora na vrijeme. Ponajprije zato jer u obe vrste ugovora se cijeli brod ili brodski prostor daje u zakup. Glavni načini za razlikovanje te dvije vrste ugovora su položaj i ovlasti uzimatelja i davatelja u odnosima prema brodu i sama činjenica tko daje naloge posadi i tko organizira plovidbu. Kada se radi o ugovoru o zakupu broda potpunu kontrolu nad brodom preuzima zakupoprimalj te on na taj način postaje brodar. Kod brodarskog ugovora je situacija drugačija jer davatelj broda ostaje brodar, a zapovjednik broda dužan je samo izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda.⁹

3.1 SASTOJCI UGOVORA O ZAKUPU BRODA

Bitni sastojci ugovora o zakupu broda su: brod kao objekt zakupa, uporaba broda za plovidbenu djelatnost, zakupnina, i trajanje ugovora. Ovi sastojci su ključni za pravilno formiranje ugovora, jer bez njih ugovor ne bi bio valjan u smislu klasifikacije kao ugovora o zakupu broda ¹⁰.

⁸ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19

⁹ Petrinović, Ranka – Perkušić, Ante – Mandić, Nikola: Primjena ugovora o zakupu i ugovora o najmu u pomorskopravnoj praksi, Zbornik radova – IMSC 2011., str. 167-188.

¹⁰ Vesna Skorupan Wolff: Pravno uređenje zakupa broda u hrvatskom pravu, Zbornik PFZ, 58, (1-2) 537-581 (2008), str. 541

3.1.1. Brod

Prema Pomorskom zakoniku (PZ) „brod, osim ratnog broda, jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina trupa veća od 15 m, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački,“¹¹, te onda spada u kategoriju broda kao plovnog objekta. Iz ove definicije isključeni su ratni brodovi, dok svi ostali plovni objekti, uključujući putničke, teretne, ribarske, i znanstvenoistraživačke brodove, mogu biti predmet ugovora o zakupu.

Pravno razlikovanje brodova određuje se prema karakteristikama i namjeni broda, odnosno prema sljedećim elementima¹² :

- 1) Državna pripadnost, koju brod stječe izdavanjem privremenog upisnog lista ili upisom u upisnik brodova. Stjecanjem državne pripadnosti, brod dobiva pravo i obvezu vijažnja zastave države kojoj pripada.
- 2) Ime i/ili oznaka broda – svaki brod mora imati ime i identifikacijsku oznaku, odnosno IMO broj, koji dobiva upisom u upisnik brodova preko Ministarstva.
- 3) Luka upisa – brod mora nositi ime luke upisa koja se nalazi pod nadležnosti lučke kapetanije u čijem se upisniku brod nalazi.
- 4) Zapremnina broda, koja uključuje bruto i neto tonažu te klasu broda određene baždarenjem i klasifikacijskim postupkom od strane Klasifikacijskih zavoda – Registra.
- 5) Pozivni znak broda – svi brodovi koji posjeduju radiouređaj moraju imati vidljivo o značen pozivni znak, sukladno propisima o međunarodnim radio komunikacijama.

Također, zakupu mogu biti podložni i drugi plovni objekti poput brodica, jahti, tankera i tegljača, iako nisu uključeni u formalnu definiciju broda. Važno je napomenuti da se ugovor o zakupu broda ne može sklopiti za dio broda, već samo za cijeli brod.

...

3.1.2. Svrha upotrebe

Svrha uporabe broda u kontekstu zakupa je obavljanje određene plovidbene djelatnosti. Iako Pomorski zakonik ne daje izričitu definiciju plovidbene djelatnosti, općenito se pod tim

¹¹ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19

¹² Ibid

pojmom podrazumijeva bilo koja aktivnost koja se obavlja putem plovidbe. To uključuje, osim djelatnosti temeljenih na ugovorima o pomorskim plovidbenim poslovima, i druge imenovane ugovore poput ugovora o prijevozu stvari morem, ugovora o tegljenju, kao i razne neimenovane ugovore kao što su peljarenje, polaganje kablova, ribarenje, i spašavanje¹³.

3.1.3. Zakupnina

Zakupnina predstavlja naknadu koju zakupoprimatelj plaća zakupodavcu za uporabu broda, te je jedan od bitnih sastojaka ugovora o zakupu. Bez dogovora o zakupnini ugovor ne bi mogao biti kategoriziran kao ugovor o zakupu već samo kao posudba. Plaćanje zakupnine predstavlja glavnu obvezu zakupoprimatelja, dok je ubiranje prihoda od zakupnine ključni motiv zbog kojeg zakupodavac daje brod u zakup. Zakupnina se mora definirati u ugovoru, a s obzirom na to da PZ ne propisuje točan iznos zakupnine, taj se iznos određuje prema Zakonu o obveznim odnosima (ZOO). Prema ZOO-u, ako iznos zakupnine nije unaprijed dogovoren, zakupoprimatelj je dužan platiti uobičajenu cijenu koja se primjenjuje u mjestu predaje broda¹⁴. Zakupnina se obično plaća mjesečno unaprijed, od dana kada počinje teći obveza plaćanja, pri čemu stranke ugovorom mogu odrediti točan početak plaćanja. Ako se to ne utvrdi ugovorom zakupnina počinje teći od dana predaje broda zakupoprimatelju ili od dana kada je brod trebao biti predan. U slučaju ugovora sklopljenih na neodređeno vrijeme, zakupnina se može tražiti tijekom tromjesečnog otkaznog roka, koji je dispozitivan što znači da ga stranke mogu prilagoditi svojim potrebama.

Bitno je napomenuti da zakupnina ne pripada zakupodavatelju u slučajevima kada je zakupoprimatelj spriječen koristiti brod krivnjom zakupodavatelja ili zbog skrivene mane broda koja je postojala prilikom predaje broda. Ako zakupnina nije plaćena, zakupodavatelj ima pravo tražiti plaćanje cjelokupne ugovorene zakupnine za cijelo trajanje ugovora ili može odustati od ugovora, čime zadržava pravo na naknadu štete. Zakupnina se mora platiti i u slučajevima kada zakupoprimatelj nije mogao koristiti brod zbog okolnosti koje se ne mogu pripisati krivnji zakupodavatelja, poput više sile ili zastoja u plovidbi zbog nepredviđenih događaja. Zakupoprimatelj također može biti obvezan plaćati dvostruku zakupninu za prekoračeno vrijeme korištenja broda nakon isteka ugovora, što dodatno naglašava pravnu odgovornost koja proizlazi iz ugovornog odnosa.¹⁵

¹³ Ibid

¹⁴ Ibid, članak, 534

¹⁵ Vesna Skorupan Wolff: Pravno uređenje zakupa broda u hrvatskom pravu, str. 562

3.1.4 Trajanje Ugovora

Članak 667. Pomorskog zakonika regulira trajanje ugovora o zakupu broda, propisujući da ugovor može biti sklopljen na određeno ili neodređeno vrijeme, te za jedno ili više putovanja.¹⁶ Ako je ugovor sklopljen na određeno vrijeme, dan isteka mora biti jasno naveden, i na taj dan ugovor automatski prestaje. Produženje ugovora je moguće isključivo putem pisanog sporazuma između strana. Ugovor na neodređeno vrijeme nema preciziran datum isteka, a može se raskinuti pisanim otkazom uz najavu od najmanje tri mjeseca. Ako se iz ugovora ne može utvrditi na koje je vrijeme ugovor sklopljen, smatra se da je sklopljen na neodređeno vrijeme te traje do otkaza ugovora. Pomorski zakonik također predviđa mogućnost sklapanja ugovora o zakupu broda za jedno ili više putovanja, iako je to u praksi rijetkost. U takvim slučajevima, zakupoprimalatelj mora unaprijed navesti kako namjerava koristiti brod.

3.2. RAZLIKA IZMEĐU UGOVORA O ZAKUPU BRODA I BRODARSKOGA UGOVORA

Ugovor o zakupu broda i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod imaju određene sličnosti, ali postoje ključni elementi koji ih razlikuju. Glavna razlika odnosi se na opseg prava i ovlasti između strana, kao i na to tko organizira plovidbu i daje naloge posadi. U slučaju ugovora o zakupu broda, zakupoprimalatelj preuzima potpunu upravu nad brodom, čime postaje brodar. S druge strane, kod brodarskog ugovora, uprava nad brodom ostaje u rukama brodovlasnika. Zakupoprimalatelj je odgovoran za popunjavanje broda posadom i upravljanje njome. U slučaju brodarskog ugovora, brodovlasnik ostaje plovidbeni poduzetnik, a zapovjednik broda dužan je izvršavati naloge naručitelja u okviru ugovora i prema namjeni broda.¹⁷

3.3. OBLIK UGOVORA

Pomorski zakonik obvezuje na sklapanje ugovora u pisanom obliku. Ugovor o zakupu broda smatra se sklopljenim ne u trenutku kada se postigne suglasnost o bitnim sastojcima ugovora, nego kada je ispunjen uvjet pisanog oblika. To znači da, kada je propisana obveza sklapanja ugovora u pisanom obliku, odstupa se od općeg pravila Zakona o obveznim odnosima, prema kojem je ugovor sklopljen kad su se ugovorne strane suglasile o bitnim

¹⁶ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, članak 667

¹⁷ Skorupan Wolff, V. (2008). Pravno uređenje zakupa broda u hrvatskom pravu. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 58 (1-2), 537-581. Retrieved from <https://hrcak.srce.hr/20430>

sastojcima ugovora¹⁸. Ugovor u pisanom obliku smatra se sklopljenim kada su ugovorne strane sastavile pisanu ispravu i vlastoručno je potpisale.

Može se zaključiti da su za sklapanje pisanog ugovora potrebni: pisana isprava i vlastoručni potpis ugovornih strana. Svaka pojedinost ugovora mora biti navedena u pisanom obliku jer će, u slučaju neslaganja između ugovornih strana, taj ugovor imati pravnu snagu. Kod formalnih ugovora, najveći pravni problem predstavljaju klauzule koje odstupaju od standardiziranih oblika. Najčešće se pri sklapanju ugovora koriste tipizirani obrasci. Pisana forma je obavezna zbog pravnih učinaka koje ugovor proizvodi među strankama, osobito u vezi s prijenosom svojstva brodarka sa zakupodavca na zakupoprimalca¹⁹. Pisana forma važna je i zbog zaštite pravnog položaja trećih osoba s kojima zakupoprimalac sklapa ugovore o pomorskim poslovima. Ugovor o zakupu koji nije sklopljen u pisanom obliku nema pravni učinak (PZ, čl. 659). Ugovor o zakupu broda upisuje se u upisnik brodova. Sklopljeni ugovor o zakupu broda upisuje se u list C glavne knjige upisnika brodova. Svrha ovog upisa je zaštita pravnog položaja trećih osoba s kojima zakupoprimalac sklapa ugovore o pomorskim poslovima, kako bi se jasno znalo tko obavlja funkciju brodarka. Upis se provodi na temelju rješenja nadležne lučke kapetanije²⁰.

3.4. OBAVEZE I ODGOVORNOST UGOVORNIH STRANA

Ugovor o zakupu dvostranoobvezni je ugovor prema kojem svaka ugovorna strana ima određene obaveze prema drugoj. U ovom će se poglavlju detaljnije razmotriti obaveze i odgovornost zakupodavatelja.

3.4.1 Obaveze i odgovornost zakupodavatelja

Zakupodavatelj ima nekoliko ključnih obaveza prema zakupoprimalcu, uključujući predaju broda u posjed zakupoprimalcu, jamstvo za materijalne i pravne nedostatke broda te preuzimanje broda nakon isteka ugovora o zakupu. Zakupodavatelj je dužan predati brod u takvom stanju da ga zakupoprimalac može koristiti za ugovorenu ili uobičajenu svrhu²¹. Iako se brod predaje bez posade, ugovorne strane mogu drugačije ugovoriti. Preuzimanjem broda, zakupoprimalac postaje njegov posjednik, dok zakupodavatelj ostaje vlasnik broda.

¹⁸ Vesna Skorupan Wolff, Pravna pitanja u svezi s oblikom ugovora o zakupu i ugovora o podzakupu broda u domaćem pravu, PPP, god. 51 (2012), str. 176

¹⁹ Drago Pavić: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006

²⁰ <https://gov.hr/moja-uprava/promet-i-vozila/registracija/upis-brodice/515>

²¹ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, Čl. 660

Prema Pomorskom zakoniku, zakupodavatelj je obavezan osigurati da je brod u stanju koje omogućava njegovu upotrebu prema ugovorenoj ili uobičajenoj namjeni. Zakonik razlikuje dvije vrste popravaka koje je zakupodavatelj dužan snositi.²² Prva vrsta obuhvaća troškove otklanjanja posljedica redovite uporabe broda, dok druga obuhvaća troškove popravka za otklanjanje skrivenih mana broda. Usporedbom s odredbama Zakona o obveznim odnosima može se zaključiti da su obaveze zakupodavatelja prema Pomorskom zakoniku nešto manje. Naime, prema ZOO-u, zakupodavatelj je dužan tijekom cijelog trajanja zakupa održavati stvar u ispravnom stanju, odnosno obavljati potrebne popravke na toj stvari²³.

Zakupodavatelj je odgovoran za štetu nastalu zbog mana koje čine brod nesposobnim za plovidbu ili smanjuju njegovu sposobnost za ugovoreno ili uobičajeno korištenje, a koje su postojale u trenutku predaje broda zakupoprimalcu, osim ako dokaže da te mane nije mogao otkriti uz dužnu pažnju (PZ, čl. 662). Za mane koje su zakupodavatelju bile poznate ili su morale biti poznate, kao i za one koje je mogao otkriti uz dužnu pažnju, zakupodavatelj odgovara u svakom slučaju, bez obzira na postupanje zakupoprimalca. Iznimka je jedino ako je zakupoprimalac bio upoznat s postojanjem određenih mana ili ako mu one nisu mogle ostati nepoznate. Skrivenim manama smatraju se one koje se ne mogu otkriti čak ni uz primjenu dužne pažnje. Brod će se smatrati manjkavim ako po svom stanju ili svojstvima ne odgovara ugovorenim uvjetima. U slučaju da nije ugovoreno u kakvom se stanju brod prima, mana će se smatrati svaka ona koja brod čini nesposobnim za plovidbu prema ugovorenoj ili uobičajenoj namjeni. Stranke također mogu ugovoriti da brod mora ispunjavati strože uvjete od propisanih. Po isteku ugovora o zakupu, zakupodavatelj je dužan preuzeti brod natrag. To je njegovo pravo, ali i obaveza.

3.4.2 Obaveze i odgovornost zakupoprimalca

Zakupoprimalac ima nekoliko ključnih obaveza prema zakupodavatelju. Te obaveze uključuju: preuzimanje zakupljenog broda, njegovu uporabu sukladno ugovoru ili uobičajenoj, odnosno propisanoj namjeni, podmirivanje troškova pogona i održavanja, plaćanje zakupnine te vraćanje broda u stanju u kojem ga je primio, u dogovoreno vrijeme i na dogovorenom mjestu.²⁴ Preuzimanje zakupljenog broda predstavlja temeljnu obavezu zakupoprimalca. On koristi brod za vlastite potrebe, kao da je vlasnik broda. Uporaba broda nije samo njegovo

²² Ibid

²³ Zakonom o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23, Čl. 522

²⁴ Vesna Skorupan Wolff, Pravna pitanja u svezi s oblikom ugovora o zakupu i ugovora o podzakupu broda u domaćem pravu

pravo, već i obaveza, pri čemu mu zakupodavatelj ne smije ometati korištenje broda, dok je zakupoprimalatelj dužan koristiti brod u granicama dogovorene, uobičajene ili propisane namjene. Zakupoprimalatelj snosi sljedeće troškove²⁵:

- troškove pogona
- troškove održavanja broda tijekom trajanja ugovora,
- troškove popravaka.

Troškovi pogona uključuju, primjerice, troškove za ulje, gorivo, zalihe hrane i vodu te druge potrebne materijale na brodu te plaće posade. U ovu kategoriju ulaze i pristojbe koje se plaćaju tijekom redovitog korištenja broda.

Troškovi održavanja broda obuhvaćaju sve predvidive i neizbježne troškove potrebne za ugovorenu ili uobičajenu namjenu broda, kao i troškove manjih popravaka koji su potrebni kako bi se spriječilo pogoršanje stanja broda iznad onoga što bi se očekivalo uobičajenom uporabom uz pravilno održavanje.

Prema članku 661. stavak 4. Pomorskog zakonika, zakupoprimalatelj snosi sve troškove popravaka broda, osim onih koji su potrebni za otklanjanje skrivenih mana broda koje su postojale u trenutku predaje broda zakupoprimalatelju²⁶. Dakle, zakupoprimalatelj snosi trošak samo ako mana nije postojala u trenutku kada mu je brod predan, što znači da je on odgovoran za troškove nastale zbog vlastitog korištenja broda, a koji se ne smatraju troškovima održavanja.

Najvažnija obaveza zakupoprimalatelja je plaćanje zakupnine. Plaćanje zakupnine predstavlja glavni razlog zbog kojeg zakupodavatelj sklapa ugovor, jer mu to osigurava izvor prihoda. Zakupoprimalatelj je dužan vratiti brod zakupodavatelju nakon isteka ugovora o zakupu. Brod se vraća u luci gdje je preuzet, osim ako je ugovorom dogovoreno drugo mjesto vraćanja. Ukoliko stranke nisu dogovorile točno mjesto vraćanja, smatra se da je zakupodavatelj taj koji odlučuje o luci u kojoj će brod biti vraćen. Što se tiče stanja broda, zakupoprimalatelj je dužan vratiti brod u stanju u kojem ga je primio. To se odnosi i na stanje broda kao takvog, kao i na njegovu opremu. Ako zakupodavatelj ne dokaže suprotno, pretpostavlja se da je brod primljen u dobrom stanju. Zakupoprimalatelj odgovara za gubitak broda ako brod propadne tijekom trajanja ugovora o zakupu, no nije odgovoran za gubitak broda uslijed djelovanja više sile.²⁷

²⁵ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, Čl. 660

²⁶ Ibid

²⁷ Ibid

3.5. PODZAKUP BRODA

Zakupoprimateelj može dati brod u podzakup samo uz pisani pristanak zakupodavatelja. Ako bi zakupoprimateelj dao brod u podzakup bez tog pristanka, takav ugovor bio bi ništav. Ugovorom o podzakupu broda, zakupoprimateelj prenosi svoje pravo uporabe broda na treću osobu (podzakupoprimateelja) s ciljem obavljanja plovidbene djelatnosti²⁸. Iz toga proizlazi da mogućnost sklapanja ugovora o podzakupu zapravo predstavlja ovlast zakupoprimateelja da raspolaže tuđim brodom, uz pravo prenošenja ovlasti koje mu pripadaju na temelju ugovora o zakupu broda.²⁹ Ugovor o podzakupu broda reguliran je unutar zakonskih odredbi koje se odnose na zakup broda. To znači da se sve odredbe koje se odnose na ugovor o zakupu broda, poput obveza ugovornih strana, odgovornosti, trajanja ugovora i sl., primjenjuju i na ugovor o podzakupu broda. Dakle, dopuštena je primjena analogije u tumačenju propisa, što omogućuje zaključak da sve što vrijedi za ugovor o zakupu broda vrijedi i za ugovor o podzakupu broda kao dodatni ugovor koji se veže uz osnovni ugovor.³⁰

Također, ugovor o podzakupu broda mora biti sklopljen u pisanom obliku, pri čemu za njegovu valjanost vrijede ista pravila kao i za oblik i valjanost ugovora o zakupu broda.

3.6. POSADA

Pomorski zakonik sadrži odredbe koje reguliraju pravni status posade na iznajmljenom brodu. Propisano je da, osim ako nije drugačije dogovoreno, brod se isporučuje bez posade. Ova pravna odredba implicira da brod može biti isporučen ili bez posade ili s posadom, ako je to predviđeno ugovorom. Kada se brod isporučuje s posadom, strane mogu dogovoriti pojedinosti u vezi s posadom koju davatelj zakupa osigurava uz brod. Prema drugoj zakonskoj odredbi koja se odnosi na posadu, ako je brod iznajmljen, posada je dužna slijediti upute zakupoprimateelja, ukoliko je to predviđeno ugovorom o zakupu. Zakupoprimateelj ima pravo promijeniti posadu, čak i u slučajevima kada je brod isporučen s posadom. Ako je brod isporučen bez posade, zakupoprimateelj je dužan osigurati posadu kvalificiranu za obavljanje poslova na brodu prema dogovorenoj namjeni broda. Zakupoprimateelj je također odgovoran za plaćanje posade te za osiguravanje sredstava za život i rad na brodu.³¹

²⁸ Ibid, Čl.672

²⁹ Odluke domaćih sudova i drugih organa: Oblik i bitni sastojci ugovora o zakupu broda, PPP god. 44 (2005) 159, 179-181

³⁰ M. Pijaca, Pravni odnosi iz zakupa broda prema odredbama BIMCO obrasca BARECON 2001, PPP god. 56 (2017) 171, str. 145 – 209

³¹ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, Čl. 660

Kvalifikacije posade određuju se prema nekoliko uvjeta. Ti uvjeti su propisani zakonima, propisima i međunarodnim konvencijama. Članovi posade moraju biti fizički i psihički sposobni za rad na brodu, što se potvrđuje liječničkim pregledom. Dodatno, postoje specifični zahtjevi poput obrazovanja, specijaliziranih obuka, iskustva, polaganja ispita za određenu funkciju na brodu, kao i dobnih zahtjeva. Osim obaveznih ispita koje propisuje STCW konvencija, a koje moraju položiti svi članovi posade (npr. osnovna sigurnost na brodu), postoje i dodatni ispiti koji pokazuju znanje i sposobnost za obavljanje specifičnih funkcija na brodu. Potvrde o osposobljenosti za polaganje ovih ispita izdaje nadležna lučka kapetanija.³²

Minimalni broj članova posade prema hrvatskom zakonu propisan je Pravilnikom o minimalnom broju članova posade, a taj broj varira ovisno o veličini broda, pogonskom sustavu i broju putnika koji se mogu prevoziti ako je riječ o putničkom brodu.³³

U standardnom obrascu BIMCO BARECON 2001 za ugovor o zakupu broda jasno je i precizno definirano što se događa u slučaju promjene posade, što nije obrađeno u Pomorskom zakoniku. Kada se brod isporučuje bez posade, zakupoprimalatelj ima potpuna prava na promjenu posade, što uključuje ukrcaj ili iskrcaj, tj. zamjenu člana posade, te u tom smislu ne postoje sporne okolnosti.³⁴

3.7 PRESTANAK UGOVORA O ZAKUPU BRODA

Ugovor o zakupu broda prestaje istekom ugovorenog razdoblja, otkazom, sporazumom stranaka, propašću broda, nesposobnošću broda za plovidbu ili onemogućavanjem njegova korištenja, kao i prestankom postojanja jedne od ugovornih strana.³⁵ Najčešći način prestanka ugovora je protekom vremena na koje je ugovor sklopljen. Ovo se odnosi na ugovore koji su sklopljeni na određeno vrijeme. Nakon isteka tog vremena, ugovor se može produžiti pisanom suglasnošću obje strane. Ugovor o zakupu broda može također prestati otkazom. Prema Pomorskom zakoniku, ako zakupoprimalatelj ne plati zakupninu na vrijeme, zakupodavatelj može raskinuti ugovor. S druge strane, ako popravci broda koje snosi zakupodavatelj traju predugo ili se procjenjuje da će trajati predugo, zakupoprimalatelj također može raskinuti ugovor. Ovdje se radi o izvanrednom otkazu, koji se može koristiti u slučaju izvanrednih okolnosti koje

³² Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurno plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti, NN, 63/07, b76/11, 46/13, 104/15, 31/16 i 83/16

³³ Ibid

³⁴ Odluke domaćih sudova i drugih organa: Oblik i bitni sastojci ugovora o zakupu broda, PPP god. 44 (2005) 159, 179-181

³⁵ Vesna Skorupan Wolff, Pravna pitanja u svezi s oblikom ugovora o zakupu i ugovora o podzakupu broda u domaćem pravu

su nastupile tijekom trajanja ugovora.³⁶ Ako je ugovor sklopljen na neodređeno vrijeme, on može prestati redovitim otkazom, koji može dati svaka strana uz poštivanje otkaznog roka. Pomorski zakonik propisuje da se ugovor o zakupu broda sklopljen na neodređeno vrijeme može otkazati pisanim putem, najkasnije tri mjeseca unaprijed.

U tom slučaju, za valjanost otkaza potrebno je ispoštovati otkazni rok, a bez pisane forme otkaz nema pravni učinak. Međutim, ako druga strana pristane na usmeni otkaz, on će biti važeći.³⁷ Ugovor o zakupu broda prestaje po sili zakona u slučaju propasti broda, njegove trajne nesposobnosti za plovidbu ili u slučaju više sile koja onemogućuje korištenje broda tijekom trajanja ugovora. U tim situacijama, nije važno tko je odgovoran za nemogućnost korištenja broda, iako krivnja može biti relevantna za naknadu štete. Ako brod propadne, prestaje i ugovor o njegovom zakupu. Pravne posljedice se razlikuju ovisno o uzroku propasti broda. Pomorski zakonik propisuje da zakupoprimalac nije odgovoran za gubitak broda ako je propast broda posljedica više sile. U takvom slučaju, rizik propasti snosi zakupodavatelj.³⁸

Trajna nesposobnost broda za korištenje u smislu ove odredbe odnosi se na nesposobnost tijekom trajanja ugovora. Pod nesposobnošću broda za korištenje podrazumijeva se ona nesposobnost koja utječe na ugovoreno ili uobičajeno korištenje broda, a koja proizlazi iz samog broda. Zapreka za korištenje smatra se trajnom ako potpuno onemogućuje korištenje broda tijekom trajanja ugovora o zakupu. Pomorski zakonik ne navodi prestanak postojanja jedne od ugovornih strana kao razlog za prestanak ugovora o zakupu. U tom slučaju primjenjuju se odredbe Zakona o obveznim odnosima (ZOO), prema kojem u slučaju smrti zakupoprimalca ili zakupodavatelja, zakup nastavlja s njegovim nasljednicima, osim ako nije drugačije ugovoreno.³⁹

3.8. ZASTARA

Zastara nastupa nakon što prođe zakonom predviđeni rok u kojem je vjerovnik mogao zahtijevati ispunjenje obveze. Tražbine koje proizlaze iz ugovora o iskorištavanju brodova zastarijevaju nakon jedne godine, osim tražbina koje se odnose na ugovor o prijevozu putnika

³⁶ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, Čl. 660

³⁷ Zakonom o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23, Čl. 522

³⁸ Odluke domaćih sudova i drugih organa: Oblik i bitni sastojci ugovora o zakupu broda, PPP god. 44 (2005) 159, 179-181

³⁹ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, Čl. 660

i prtljage. Strankama je omogućeno da ugovorom sklopljenim u pisanom obliku odrede dulji zastarni rok od zakonom propisanog.⁴⁰

Nastupom zastare ne dolazi do prestanka prava, što znači da tražbina ne prestaje, ali se gubi pravo prisilnog zahtijevanja ispunjenja te obveze. Naime, protekom zakonom određenog vremena, tj. nastupom zastare, dužnik ima pravo odbiti ispunjenje obveze. Utuživa obveza se tako pretvara u neutuživu. Kod ugovora o zakupu broda, prema Pomorskom zakoniku, zastarni rok počinje teći od dana kada je ugovor prestao biti na snazi, osim u slučaju tražbina za zakupninu, kada rok počinje teći od dana dospjelošću zakupnine. Svaka dospjela rata kod tražbina s naslova zakupnine procjenjuje se zasebno.⁴¹

⁴⁰ *Ibidem*, Čl. 667

⁴¹ Petar Klarić, Martin Vedriš: Građansko pravo

4. VRSTE UGOVORA O ZAKUPU BRODA

Ugovor o zakupu broda, poznat i kao charter party, predstavlja pisani sporazum između vlasnika plovila i osobe koja želi zakupiti plovilo, tj. zakupoprimalca. Ovaj ugovor utvrđuje uvjete aranžmana, vozarinu i uključene luke. U okviru ugovora o prijevozu stvari brodom, može se dogovoriti prijevoz stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom (brodski ugovor), kao i prijevoz pojedinih stvari (pomorsko-prijevoznički ugovor). Pomorski prijevoz započinje kada roba bude smještena na brod. Ova činjenica ne ovisi o tome je li teret već prešao brodarsku ogradu i spušten na palubu broda. uređuje odnose između vlasnika broda i zakupoprimalca.

Ovaj ugovor definiraju uvjete pod kojima se plovilo daje na korištenje, uključujući cijenu najma, trajanje zakupa, te sve relevantne odredbe koje reguliraju korištenje broda. Različite vrste ugovora o zakupu broda omogućuju prilagodbu specifičnim potrebama i zahtjevima stranaka uključenih u transakciju. Vrste ugovora o zakupu broda mogu se podijeliti prema različitim kriterijima, kao što su svrha zakupa, opseg korištenja broda i vrsta tereta koji se prevozi. Svaka vrsta ugovora nudi specifične uvjete koji utječu na operacije, obveze i prava stranaka, a razumijevanje tih vrsta omogućuje bolje usklađivanje ugovornih aranžmana s poslovnim potrebama i pravnim zahtjevima.⁴²

Ovaj pregled različitih vrsta ugovora o zakupu broda pruža osnovu za razumijevanje kako se ugovori oblikuju i primjenjuju u praksi. Obuhvaća analizu tipičnih ugovora, uključujući one koji se odnose na cjelokupni brod, dijelove broda ili određene brodske prostore, te specifične ugovore o prijevozu. Svaka vrsta ugovora ima svoje karakteristike i pravila koja utječu na kako se brod koristi i koje obveze preuzimaju strane.

4.1. UGOVOR O ZAKUPU BRODA NA PUTOVANJE

Ugovor o zakupu broda na put spada u kategoriju pomorsko-plovidbenih poslova, gdje se brodovlasnik obvezuje na prijevoz određenog tereta brodom, što čini ovaj ugovor ugovorom o djelu. U takvim ugovorima, brod i prostor na brodu čine bitan dio ugovora, dok brodarska tvrtka ostaje odgovorna kao prijevoznik. Po sklapanju ovakvog ugovora, brodovlasnik je dužan osigurati unaprijed dogovoreno plovilo koje je opremljeno i spremno za ukrcaj i plovidbu,

⁴² Pijaca, M. (2017). 'Pravni odnosi iz zakupa broda prema odredbama BIMCO obrasca BARECON 2001', *Poredbeno pomorsko pravo*, 56(171), str. 145-209. <https://doi.org/10.21857/moxpjho11m>

odnosno sposobno za plovidbu (seaworthy). Brodovlasnik nema pravo osigurati bilo koje drugo plovilo osim onoga koje je navedeno u ugovoru (ime plovila, luka upisa), osim ako u ugovoru postoji posebna klauzula o zamjeni. U takvim slučajevima, zamjensko plovilo mora imati iste ili slične dimenzije, klasu, kapacitet i opće karakteristike kao prvotno dogovoreno plovilo ⁴³.

Ugovor o zakupu broda na put obvezuje prijevoznika na prijevoz robe za naručitelja tijekom jednog ili više unaprijed dogovorenih putovanja. Ovaj tip ugovora neformalan je i omogućava znatnu fleksibilnost, s mogućnošću izmjena i dopuna. Ugovor o zakupu broda na put specifičan je oblik ugovora za pomorski prijevoz, najčešće korišten za prijevoz rasutih tereta, no može se primjenjivati i u drugim područjima. Pomorski zakon nalaže postojanje pisanog ugovora, koji mora sadržavati ime brodovlasnika, ime i karakteristike plovila, ime naručitelja, količinu i vrstu tereta, mjesto ukrcaja, klauzule, vozarinu, odredište, stojnice, prekostoynice, te odgovornosti i druga pitanja koja mogu, ali i ne moraju biti uključena u ugovor.⁴⁴

Prijevoznik je dužan dovesti brod sposoban za plovidbu u luku ukrcaja, pri čemu pojam "sposoban za plovidbu" obuhvaća više elemenata. Prijevoznik mora pregledati i popraviti bilo kakva oštećenja na vanjskom dijelu broda, uključujući trup, oplatu i pregrade. Svi ovi elementi moraju biti u ispravnom stanju. Osim toga, sve navigacijske karte moraju biti ažurirane, brodska skladišta i otvori moraju biti nepropusni, a elektronički uređaji poput RADAR-a i AIS-a moraju biti u ispravnom stanju. Posada i zapovjednik broda također moraju posjedovati odgovarajuće kvalifikacije i ovlaštenja. Tek kad su svi ovi uvjeti ispunjeni, brod se smatra sposobnim za plovidbu.⁴⁵

Ugovor o zakupu broda na put sadrži četiri ključna elementa: brod, pomorski put, teret i vozarinu. Iako postoje i drugi važni elementi u ovakvim ugovorima, svi dijelovi ugovora moraju biti precizno definirani i pravodobno dovršeni, s ciljem osiguranja uspješne provedbe ugovora. Prije opisivanja svakog elementa zasebno, potrebno je spomenuti i opisati elemente prilagodbe plovila, uključujući ime plovila, luku upisa, državnu pripadnost, nosivost, godinu gradnje, klasu plovila, te bruto i neto tonažu. Ovi elementi prilagodbe broda određuju se prije početka putovanja, a brodovlasnik isporučuje brod tek nakon što su svi uvjeti ispunjeni (Pavić D., op. cit., str. 125).

⁴³ Ribarić T.: Pomorsko pravo-skripta, Pomorska škola Bakar, 2012./2013., str. 22

⁴⁴ Grabovac I.: Enciklopedija pojmova pomorskog prava, književni krug, Split, 1991., str. 22

⁴⁵ Ibidem

Upravljanje putovanjima teretnih brodova složen je proces koji zahtijeva pažljivo planiranje svake faze putovanja. Ispravno upravljanje može značajno utjecati na poslovanje broda. Uspješno vođenje ovakvih ugovora zahtijeva izvrsnu komunikaciju i koordinaciju između svih uključenih strana, prvenstveno broda, tehničkog menadžera i komercijalnog operatera.

Plovilo može biti angažirano za obavljanje više putovanja ili za pružanje usluga najmodavcu u dogovoreno vrijeme za ukrcaj različitih tereta tijekom najma. Nakon isteka najma, brod će tražiti novi teret, što može zahtijevati plovidbu do druge ili udaljene luke kako bi preuzeo teret prema drugom ugovoru. Ključna je komercijalna svjesnost i efikasno upravljanje brodom, pri čemu pravilno upravljanje može poboljšati tržišne uvjete koristeći različite oblike planiranja i organizacije. Za uspješnu provedbu ugovora potrebna je dobra suradnja svih sudionika u samom ugovoru o zakupu broda na put.

4.2. UGOVOR O ZAKUPU BRODA NA VRIJEME

Ugovor o zakupu broda na vrijeme, poznat i pod nazivom Time Charter Party, omogućuje naručitelju korištenje određenog broda u unaprijed dogovorenom vremenskom razdoblju, uz obvezu plaćanja brodaru uobičajene vozarine po jedinici vremena. U praksi se ovaj ugovor obično zaključuje za cijeli brod. Prema odredbama ovog ugovora, brodar se obvezuje staviti na raspolaganje naručitelju određeni brod tijekom ugovorenog razdoblja, u skladu s namjenom broda i granicama ugovora, te obavljati prijevoze kako naručitelj odredi. S druge strane, naručitelj se obvezuje plaćati ugovorenu vozarinu u dogovorenim intervalima ⁴⁶.

Ovakav ugovor se koristi u slučajevima kada naručitelj ima veće količine tereta koje želi prevesti u više uzastopnih putovanja jednim brodom. U današnje vrijeme ovaj je tip ugovora posebno uobičajen kod prijevoza nafte i njezinih derivata, kao i kod prijevoza velikih količina sirovina. Svrha ovog ugovora je osigurati potreban brodski prostor za određeni vremenski period, a također pružiti naručitelju zaštitu od mogućih kolebanja vozarina na tržištu broskog prostora. Time se omogućuje stabilnija kalkulacija cijene robe, te jednolično i sigurno izvršavanje ugovora o isporuci ili nabavi većih količina robe ⁴⁷.

⁴⁶ Grabovac I.: Prijeporna pitanja u svezi s unifikacijom međunarodnog prijevoza stvari morem, Pomorski zbornik, Rijeka, knjiga 37/1999., str. 17

⁴⁷ Aržek Z., Badovinac G.: Transport i osiguranje, Zagreb, Izdavačko instruktivni biro, 1981., str. 103

U okviru ugovora o zakupu broda na vrijeme, zakupoprimatelj iznajmljuje plovilo zajedno s njegovom cijelom nosivošću na određeno vrijeme, uz obvezu plaćanja unaprijed dogovorene dnevne svote. Cijeli teretni prostor broda, uključujući i prostor za palubni teret, stoji na raspolaganju najmoprimcu. Brodovlasnik koji daje brod u zakup odgovoran je za fizičko upravljanje plovilom te za zapošljavanje zapovjednika i posade. On također snosi troškove za zalihe, održavanje i popravke plovila. Zakupoprimatelj s druge strane snosi troškove goriva, tegljača, pilota, lučkih pristojbi, troškova stevedoringa i svih carinskih naknada osim troškova vezanih uz posadu i samo osim u slučaju prekovremenog rada. Zakupoprimatelj je također dužan platiti gorivo koje se nalazi na brodu prilikom isporuke, dok brodar plaća gorivo prilikom povratka broda, prema trenutnim tržišnim cijenama u luci osim ako nije ugovorom drugačije dogovoreno ⁴⁸.

U ugovorima o prijevozu stvari morem, pojavljuju se prijevoznik (Carrier) i naručitelj (Charterer). Prijevoznik se ugovorom obvezuje izvršiti prijevoz robe morem, dok je naručitelj osoba koja od prijevoznika naručuje prijevoz robe. Osim njih, u prijevoznom ugovoru sudjeluju i krcatelj (Shipper) te primatelj (Consignee), s posebnim pravima i obvezama. Svi oni, zajedno s naručiteljem, imaju određena prava iz ugovora u odnosu prema prijevozniku ⁴⁹.

Menadžment plovila također uključuje različite vrste najma plovila, bilo na vrijeme ili za pojedinačna putovanja, te se smatra temeljem svakog procesa komercijalnog upravljanja. Ovisno o zahtjevima vlasnika, menadžment pruža mogućnost najma broda za različita vremenska razdoblja, s ciljem osiguravanja najboljih uvjeta zakupa. Komercijalni menadžeri osiguravaju sigurno i učinkovito rukovanje brodovima, te nesmetano izvršavanje svih putovanja. Stalna komunikacija s nadležnim zapovjednicima brodova, zakupoprimateljima, brokerima, lučkim agentima i dobavljačima bunkera ključna je za uspješno poslovanje. U današnje vrijeme, menadžment ne bi mogao funkcionirati bez suvremenih informatičkih rješenja koja omogućuju precizne procjene, izračune troškova, te analize učinka, što je sve ključno za profitabilnost brodarskog poslovanja.⁵⁰

⁴⁸ Hess M., Kos S.: Ugovaranje u pomorstvu, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010., str. 110

⁴⁹ Pavić D., op. cit., str. 106

⁵⁰ Pijaca, M. (2017). 'Pravni odnosi iz zakupa broda prema odredbama BIMCO obrasca BARECON 2001',

5. MEĐUNARODNA PRAVILA

Povijest pomorskog prava počinje razvojem običaja koji su se primjenjivali u ranijim vremenima. U današnjem vremenu, regulacija pomorskog poslovanja temelji se na nizovima pravila, konvencija i normi koje uređuju odnose između stranaka u pomorskom sektoru. Uvođenjem ovih pravila i konvencija povećava se stupanj unifikacije u upravljanju prijevozom stvari morem, odgovornostima brodarka te prijevozom putnika i prtljage. Iako su pojedine konvencije u povijesti bile slabo prihvaćene, one koje su uspješno implementirane s vremenom su postajale zastarjele, nejasne ili dvosmislene. Kako bi se riješili problemi, ponekad su bile dopunjene novim protokolima ili su donesene potpuno nove konvencije. Do danas su doneseni sljedeći međunarodni sporazumi u području prijevoza stvari morem⁵¹:

- Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine u Bruxellesu, poznata kao Haška pravila.
- Protokol o izmjeni međunarodne konvencije o teretnici iz 1968. godine u Bruxellesu, poznat kao Haško-Visbyski protokol.
- Protokol o izmjeni međunarodne konvencije o teretnici iz 1979. godine u Bruxellesu, poznat kao SDR protokol.
- Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem iz 1978. godine u Hamburgu, poznata kao Hamburška pravila.
- Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima u međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem iz 2009. godine u Rotterdamu, poznata kao Rotterdamska pravila.

5.1. Haška pravila

Haška pravila usvojena su u Bruxellesu 25. kolovoza 1924. godine s ciljem usklađivanja odnosa između prijevoznika i korisnika prijevoza. Ova pravila donijela su Međunarodna pomorska organizacija (CMI) i stupila su na snagu 2. lipnja 1931. godine

Pravila su formulirana kako bi se uskladili suprotni interesi strana i uvelo jednoobrazno pravilo odgovornosti koje isključuje slobodu ugovaranja i potpunog oslobađanja prijevoznika od odgovornosti za teret, posebno se protiveći uvrštavanju klauzula o nemarnosti. Prema Haškim pravilima, prijevoznik, odnosno brodar, obavezan je opremiti brod posadom, osigurati potrebne zalihe za nesmetano obavljanje putovanja, te održavati skladišne prostore i druge

⁵¹ Marin, J.: Međunarodne konvencije i protokoli kao izvor hrvatskog pomorskog prava, 16. 05. 2007. <https://hrcak.srce.hr/16599> p. 94., (28.08.2024.)

dijelove broda koji će biti korišteni za prijevoz tereta. Pravila utvrđuju odgovornost prijevoznika za štetu na teretu na osnovi pretpostavljene krivnje, osim u slučajevima tzv. „izuzetih slučajeva“ kada teretni korisnik mora dokazivati krivnju prijevoznika.⁵²

Primjena Haških pravila ograničena je na situacije u kojima je teretnica izdana u zemlji koja je potpisnica tih pravila, što znači da se pravila odnose samo na „izlazne“ teretnice. Ako teretnica nije izdana, pravila nemaju pravni učinak. Konvencija ne pokriva pojam „živih životinja“ i teret ukrčan na brod. Novčana odgovornost prijevoznika ograničena je na 100 funti po jedinici tereta u zlatnim francima.

5.2. HAŠKO-VISBYJSKI PROTOKOL

Haško-Visbyjski protokol usvojen je 1968. godine u Bruxellesu, a stupio je na snagu 1977. godine. Ova pravila, poznata kao Visbyjska pravila, značajno su izmijenila izvorni tekst Haških pravila iz 1924. godine, proširujući time njihovu primjenu. Visbyjska pravila ne odnose se samo na teretnice izdane u državama koje su potpisale ova pravila, već i na slučajeve kada se luka ukrcanja nalazi u zemlji potpisnici ili kada je to izričito ugovoreno. Iako Haška pravila nisu izričito omogućavala njihovu primjenu kada nisu obvezna (ako teretnica nije izdana u državi potpisnici), stranke su i dalje mogle odlučiti primjenjivati ih. U teretnice se često uključuje tzv. „Paramount“ klauzula koja omogućava primjenu Haških pravila. Uključivanjem tzv. „General Paramount“ klauzule moguće je ugovoriti primjenu Haško-Visbyjskih pravila.⁵³

Visbyjska pravila, osim toga, predviđaju da prijevoznik gubi privilegiju ograničenja odgovornosti ako štetu prouzroči namjerno ili s potpuni nepažnjom, svjestan da će šteta vjerojatno nastati. Teretnici se prema Visbyjskim pravilima priznaje neoboriva dokazna snaga kada je teretnica u rukama treće osobe koja postupa savjesno.⁵⁴ Jedna od ključnih izmjena tiče se visine naknade za odgovornost po jedinici tereta. Problem je nastao zbog nejasnoće u prethodnim pravilima, gdje se ponekad pretpostavljalo da visina naknade iznosi 100 funti u zlatu, dok je u stvarnosti trebala biti 100 britanskih funti. Do 1931. godine vrijednost je bila ista, a problemi su nastali kasnije. Visbyjska pravila definiraju ovu naknadu kao 30 franaka po kilogramu ili 10.000 franaka po jedinici tereta, uzimajući u obzir viši iznos u slučaju plaćanja, što je povoljnije za oštećenika.

⁵² Dragan Bolanča, *Odgovornost broдача za izuzete slučajeve*, Split, 1996.

⁵³ Haško/Visbyjska pravila, čl. 5.

⁵⁴ Haško/Visbyjska pravila, čl. 2

5.3. SDR PROTOCOL (1979)

SDR protokol usvojen je 1979. godine u Bruxellesu i stupio je na snagu 1984. godine. Ovim protokolom došlo je do promjene u načinu određivanja naknade za ograničenje odgovornosti.⁵⁵ Umjesto franka, koji je bio uveden Visbyjskim protokolom, SDR pravila uspostavljaju novu naknadu, koja iznosi 2 SDR po kilogramu tereta ili 666,67 SDR po jedinici tereta. SDR, što je skraćenica za Posebna prava vučenja (Special Drawing Right), zamjenjuje prethodnu valutnu jedinicu. Protokol također uvodi valutnu košaricu koja uključuje američki dolar, euro, japanski jen i britansku funtu.⁵⁶

5.4. KONVENCIJA UN O PRIJEVOZU ROBE MOREM, 1978

Konvencija UN o prijevozu robe morem iz 1978 godine ili više poznata pod nazivom Hamburška pravila donesena su 31. ožujka 1978. godine u Hamburgu, a stupila su na snagu 1. studenog 1992. godine, nakon što je Zambija postala 20. država koja ih je ratificirala. Ova konvencija, koja se sastoji od 34 članka, predstavljala je inicijativu zemalja u razvoju, čime su nastojale poboljšati zaštitu korisnika prijevoza i unaprijediti ugovorne odnose. Hamburška pravila značajno su povećala odgovornost broдача, ukidajući prethodnu zaštitu za nautičke greške. Hamburška pravila reguliraju sve aspekte ugovora o prijevozu, pooštravajući odgovornost broдача koji sada odgovara za štete na teretu na temelju pretpostavljene krivnje.⁵⁷

Prethodne konvencije, poput Haških i Haško-Visbyjskih pravila, ostaju na snazi do trenutka kada Hamburška pravila stupe na snagu za određenu državu. Hamburška pravila omogućuju državama koje ih ratificiraju da ih uvedu kao nacionalne propise, iako su prvotno namijenjena međunarodnom prijevozu. Što se tiče područja primjene, Hamburška pravila obuhvaćaju sve ugovore o prijevozu između država članica, pod uvjetom da je mjesto ukrcaja ili iskrcaja u zemlji koja je stranka pravila ili je teretnica izdana u toj zemlji. Pravila također dopuštaju upotrebu različitih prijevoznih isprava, uključujući teretnice, pomorske teretne listove i digitalne isprave.

⁵⁵ <https://jsumundi.com/en/document/treaty/en-protocol-amending-the-international-convention-for-the-unification-of-certain-rules-of-law-relating-to-bills-of-lading-25-august-1924-as-amended-by-the-protocol-of-23-february-1968-1979-sdr-protocol-1979-friday-21st-december-1979> (28.08.2024)

⁵⁶ <https://www.lawinsider.com/dictionary/sdr-protocol#:~:text=SDR%20Protocol%20means%20the%20Protocol%20amending%20the%20International%20Convention%20for.at%20Brussels%2C%2021%20December%201979.> (28.08.2024)

⁵⁷ Polić Ćurčić, V.: Stupanje na snagu Hamburških pravila i njihov utjecaj na pomorsku privredu, (11.05.1992.), <https://hrcak.srce.hr/209192> , (29.08.2024.)

5.5 Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima u međunarodnom prijevozu robe u cijelosti

Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima u međunarodnom prijevozu robe u cijelost ili tkzv. rotterdamska pravila usvojena su u prosincu 2008. godine u Rotterdamu i potpisana 23. rujna 2009. godine u istom gradu. Ova nova konvencija, nazvana po Rotterdamu, nadovezuje se na prethodne konvencije poput Haških pravila, Visbyjskih pravila i Hamburških pravila, te sadrži 96 članaka.⁵⁸

Rotterdamska pravila ne isključuju prethodne protokole i konvencije, već ih nadopunjuju i naglašavaju potrebu za daljnjom unifikacijom pravila. Konvencija će stupiti na snagu kada joj pristupi najmanje 20 država. Cilj Rotterdamskih pravila je djelomična regulacija multimodalnog prijevoza („od vrata do vrata“), što bi moglo pridonijeti većoj unifikaciji prijevoza stvari na globalnoj razini. Ova pravila odražavaju snažnu želju za konačnim ujednačenjem pravila prijevoza na međunarodnoj sceni.⁵⁹

⁵⁸<https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/international-maritime-transport-law/rotterdam-rules#:~:text=The%20UN%20Convention%20on%20Contracts,provide%20a%20modern%20successor%20to> (28.08.2024.)

⁵⁹ Dr. sc Ivo Grabovac, Dr.sc Marinko Jurilj - Temeljna načela nove konvencije o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (rotterdamska pravila), 2009., 220 str.

6. BIMCO OBRASCA BARECON 2017

Kod ugovaranja zakupa brodova i drugih načina iskorištavanja pomorskih brodova, autonomni pravni izvori prvenstveno ugovor između stranaka imaju prioritet. Ugovori o zakupu brodova često koriste standardne obrasce s unaprijed definiranim pravima i obvezama, što omogućuje brže i jednostavnije sklapanje ugovora bez dugotrajnog pregovaranja. Ovi standardni obrasci, nastali zbog potrebe za učinkovitijim ugovaranjem, omogućuju stranama da se lako upoznaju s ugovorom koji trebaju sklopiti.

Razvoj standardnih ugovornih obrazaca rezultat je usklađivanja interesa predstavnika vlasnika brodova, brodara i osiguravajućih društava kroz međunarodna pomorska udruženja koja teže unapređenju pomorske trgovine. Jedna od ključnih organizacija u tom procesu je BIMCO (Baltic and International Maritime Council) sa sjedištem u Kopenhagenu. Osnivanjem BIMCO-a započela su nastojanja u sastavljanju i izdavanju prvih standardnih ugovornih obrazaca u pomorstvu. Najznačajniji među njima je prvi standardni BIMCO obrazac Uniform Time Charter, poznat pod kodnim nazivom BALTIME FORM iz 1939. godine, koji i danas ima važnu ulogu u praksi.⁶⁰

Nakon Drugog svjetskog rata, s razvojem globalne trgovine, pojavila se potreba za većim brojem ugovora o zakupu brodova, što je dovelo do izrade novih standardnih obrazaca. Prvi BIMCO obrasci za zakup broda uključivali su Standard Bareboat Charter, poznat kao BARECON A i BARECON B iz 1974. godine, namijenjeni različitim vrstama zakupa. Ovi obrasci su postupno zamijenjeni modernijim verzijama, uključujući BARECON 89 iz 1989. godine, koji je sadržavao nove odredbe vezane uz novogradnje i zakupu brodova.⁶¹

Godine 1999. BIMCO je odlučio modernizirati obrazac BARECON 89, što je dovelo do usvajanja obrasca BARECON 2001 u studenom 2001. godine. BARECON 2001 zamijenio je BARECON 89 kao standardni obrazac za zakup brodova bez posade i koristi se u većini ugovora o zakupu brodova. Ovaj obrazac slijedi strukturu koju BIMCO koristi za većinu svojih standardnih ugovornih obrazaca, s pet dijelova koji obuhvaćaju sve aspekte zakupa broda. U slučaju sukoba između odredbi, prednost imaju odredbe prvog i drugog dijela obrasca.

⁶⁰ Bulum, B., op. cit., bilj. br. 1, str. 70. Sadržaj obrasca BALTIME FORM v. u Wilford, M. et al., Time Charters, 4th ed, London - New York - Hamburg - Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1995., str. 22 - 25.

⁶¹ <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>

6.1. BARECON 2017: OBRAZAC, POJMOVI I UKLJUČENE STRANE

U prvoj odredbi obrasca BARECON 2017 definiraju se ključni pojmovi ugovornog odnosa zakupa broda: vlasnik (owner), zakupnik (charterer), brod (vessel) i instrument osiguranja (financial instrument). Ovi pojmovi su važni za identifikaciju ugovornih strana, predmet zakupa i razumijevanje drugih ugovornih odredbi. BARECON 2017 je moderniziran i lakši za korištenje u usporedbi sa svojim prethodnikom, s uklonjenim zastarjelim odredbama i konsolidiranim jezikom kako bi se izbjeglo ponavljanje. Uvedene su dodatne definicije radi razjašnjavanja izraza koji su korišteni, ali nisu definirani u BARECON-u 2001. Također, BARECON 2017 rješava neka ključna pitanja, posebno u kontekstu nedavne engleske sudske prakse o pravu osiguravatelja na potraživanje od trećih strana..

Prema obrascu BARECON 2017, termin vlasnik označava stranku navedenu u 2. rubrici tabličnog prikaza, dok termin zakupnik označava stranku navedenu u 3. rubrici. Iako bi se termin naručitelj mogao koristiti za prijevod engleskog pojma charterer, termin zakupnik je prikladniji zbog moguće konfuzije s naručiteljem u brodarskim ugovorima.

Pojam brod označava plovni objekt naveden u 4. rubrici obrasca i opisuje ga elementi koji su nadodani u samu 4 rubriku. Izbor termina brod, umjesto plovilo, usklađen je s uobičajenim pomorskim nazivljem. Instrument osiguranja koji su navedeni u 16. rubrici uključuju pomorsku hipoteku ili druge instrumente poput bankarskih garancija.

Iako bi moglo izgledati da je izostavljanje detaljnih definicija u BARECON 2001 učinjeno radi ekonomičnosti, prethodni obrazac BARECON 89 pruža jasnije definicije koje mogu pomoći u izbjegavanju sporova i povećanju pravne sigurnosti. Definiranje ključnih pojmova može biti korisno, posebno u složenim slučajevima kao što je davanje broda u podzakup.⁶²

6.2. VRIJEME I TRAJANJE UGOVORA

Prema BIMCO-u, iako odredbe o predaji (Delivery) i vraćanju broda (Redelivery) zajedno daju informaciju o trajanju ugovora (Charter Period), smatra se da je korisno i logično dodatno navesti odredbu o trajanju ugovora u obrascu BARECON 2017. Ova odredba definira

⁶² Pavić, D., Pomorsko imovinsko pravo, Split, Književni krug, 2006., str. 289.

vremensko razdoblje na koje se brod daje u zakup, pri čemu vlasnik broda pristaje dati, a zakupnik primiti brod u zakup za vrijeme naznačeno u relevantnom dijelu obrasca BARECON 2017.⁶³

U praksi se trajanje ugovora o zakupu može definirati na različite načine. Stranke mogu dogovoriti određeni broj godina, mjeseci ili dana trajanja ugovora, ili točno odrediti datum vraćanja broda. Ponekad se koristi izraz poput "oko" (about) ili sličan, što ukazuje na svijest stranaka o mogućnosti produženja ili skraćivanja trajanja zakupa. Takva formulacija odražava prirodu pomorskog poslovanja, gdje je fleksibilnost često nužna. Pravo unajmitelja da produže razdoblje najma prethodno je (ako je takvo pravo bilo dodijeljeno) bilo uključeno u dodatne klauzule dogovorene između stranaka BARECON 2001 charterparty. Ovo pravo sada je uključeno u BARECON 2017 i daje unajmiteljima mogućnost produženja razdoblja najma prema unaprijed dogovorenom trajanju i stopi. Osim ugovora na određeno vrijeme, stranke mogu sklopiti i ugovor na neodređeno vrijeme, pri čemu ugovor traje sve dok jedna od stranaka ne odluči raskinuti ga. U praksi je češći zakup na određeno vrijeme, s mogućnošću produljenja. Bez obzira na vrstu ugovora, po prestanku zakupa, zakupnik je dužan vratiti brod u skladu s ugovorenim odredbama o vraćanju broda.⁶⁴

6.3. RAD I ODRŽAVANJE BRODA

U obrascu BARECON 2017 stranke sada imaju mogućnost odabrati alternativne metode raspodjele troškova za strukturne promjene ili novu opremu koju zahtijeva klasa ili obvezno zakonodavstvo. Troškovi mogu biti u cijelosti na račun unajmitelja što može biti prikladno ako je razdoblje najma cijeli očekivani životni vijek broda ili raspodijeljeni prema novoj formuli koja je izračunata prema ukupnom trošku modifikacija te očekivanom životu modifikacije ili broda te preostalim razdoblju najma. Ova druga opcija uklanja nesigurnost metode "razumne raspodjele" korištene u BARECON-u 2001. Ove izmjene vjerojatno su napravljene kako bi se riješio nadolazeći regulatorni zahtjev za ugradnju sustava upravljanja balastnim vodama

6.4. OTKAZ UGOVORA ZBOG ZAKAŠNENJA PREDAJE BRODA

U BARECON 2001 obrascu odredba o predaji broda navodi da vlasnik mora postupiti s dužnom pažnjom kako bi brod predao bez zakašnjenja. U BARECON 2017 vlasnici sada imaju apsolutnu obvezu isporučiti moreplovni brod unajmiteljima, za razliku od prethodnog standarda "dužne pažnje". Brod i dalje mora biti isporučen s važećim klasnim certifikatima (za

⁶³ <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1430725/000091957422002390/exhibit416.htm> (30.08.2024)

⁶⁴ M. Pijaca, Pravni odnosi iz zakupa broda prema odredbama BIMCO obrasca BARECON 2001, PPP god. 56 (2017) 171, str. 145 – 209

dogovoreno razdoblje mjeseci), ali certifikati za plovidbu više nisu potrebni pri isporuci, jer takvi certifikati (npr. Certifikati financijske odgovornosti) možda nisu prenosivi te ih moraju pribaviti unajmitelji.⁶⁵

Vlasnici ostaju odgovorni za skrivene nedostatke koji se pojave unutar 12 mjeseci od isporuke (ili drugog dogovorenog razdoblja), međutim, "Skriveni nedostatak" sada je definiran kako bi se riješila svaka nejasnoća u pogledu njegovog značenja.

6.5. ZAKUPNINA

Osnovna obveza zakupnika prema vlasniku jest plaćanje zakupnine, koja predstavlja ekonomsku cijenu korištenja broda bez potrebe za njegovom kupnjom ili gradnjom. Zakupnina se smatra glavnim ekonomskim razlogom zbog kojeg vlasnik daje brod u zakup. Prema članku 12. obrasca BARECON 2001, iznos zakupnine utvrđuje se paušalno i plaća se svakih 30 dana unaprijed od dana predaje broda, pri čemu je ključno pravovremeno izvršenje plaćanja.⁶⁶ Zahtjev za plaćanjem najamnine "za koju je vrijeme od suštinskog značaja" je izbrisan u obrascu BARECON 2017 i zamijenjen obvezom da se najamnina plaća "pravodobno". Ova odluka je donesena kako bi se izbjegao svaki prijedlog da kašnjenje može dati vlasnicima pravo na trenutni raskid. U novi obrazac uključena je odgoda od 3 dana ako unajmitelji ne plate najminu kad dospije. Ako najamnina ostane neplaćena nakon isteka razdoblja odgode, vlasnici će imati pravo raskinuti ugovor

6.6. VRAĆANJE BRODA

U obrascu BARECON 2001, člankom 15. regulirano je vraćanje broda, uključujući mjesto i vrijeme vraćanja, posljedice zakašnjenja ili prijevremenog vraćanja te stanje broda pri povratu. Zakupnik je dužan vratiti brod u dogovoreno vrijeme, na dogovoreno mjesto i u stanju u kojem je preuzet, osim u slučaju štete nastale redovitom uporabom.⁶⁷ Ako uvjeti vraćanja nisu ispunjeni, može se postaviti pitanje naknade štete vlasniku. Stranke sporazumno određuju luku ili mjesto vraćanja broda, koje mora biti sigurno i bez leda, a vlasnik određuje točno mjesto veza.⁶⁸

⁶⁵ ibdem

⁶⁶ <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1430725/000091957422002390/exhibit416.htm> (30.08.2024)

⁶⁷ ibdem

⁶⁸ M. Pijaca, Pravni odnosi iz zakupa broda prema odredbama BIMCO obrasca BARECON 2001, PPP god. 56 (2017) 171, str. 145 – 209

6.6. TRANSPORTNE ISPRAVE

Zakupnik, stjecanjem svojstva broдача, odgovoran je za iskorištavanje zakupljenog broда, uključujući sklapanje ugovora o prijevozu stvari, putnika i prtljage morem. Prema članku 23. obrasca BARECON 2001, tijekom trajanja zakupa broда, zakupnik je dužan osigurati да prijevozne isprave, poput teretnica ili putnih karata, sadrže Paramount klauzulu, New Jason klauzulu i klauzulu o sudaru zbog obostrane krivnje.⁶⁹

Obrazac BARECON 2001 pruža sveobuhvatan okvir za regulaciju najma brođova. Poglavlje analizira ključne elemente ugovora, uključujući definicije i uključene strane, trajanje ugovora, te prava i obveze u vezi s predajom i vraćanjem broда. Također su razmotreni postupci za otkaz ugovora zbog zakašnjenja predaje broда, pravila o plaćanju zakupnine i obvezni sadržaj transportnih isprava. Sve ove odredbe osiguravaju jasnoću i pravnu sigurnost za sve strane uključene u ugovor o zakupu broда prema obrascu BARECON 2001.

6.7. OSIGURANJE BRODA

Odredbe o osiguranju značajno su izmijenjene kako bi se osigurala veća jasnoća u pogledu odgovornosti stranaka u vezi s osiguranjem broда. BARECON 2017 navodi да će brod osigurati ili unajmitelji ili vlasnici. Međutim, nova klauzula predviđa да druga strana bude imenovana kao su osigurana, bez obzira na to tko osigurava brod. Ovo je, između ostalog, kako bi se riješila pitanja u kojima su potraživanja podnesena protiv vlasnika koja su trebala biti podnesena protiv unajmitelja koji upravljaju brodom. Revidirane odredbe o osiguranju BARECON-a 2017 predviđaju да načelo običajnog prava prema kojem suosiguranici nemaju odgovornost jedan prema drugome nije automatski primjenjivo. Postoji izričita formulacija да isplata osiguravateljskih naknada predstavlja "prvi način nadoknade gubitka vlasnika" i ne sprječava vlasnike i/ili njihove osiguravatelje да traže naknadu od unajmitelja putem subrogacije. Također, uključena je formulacija koja omogućuje vlasnicima ili poduzimanje zahtjeva protiv trećih strana. Isto tako, kada vlasnici osiguravaju brod, unajmitelji su sada obvezni napredovati zahtjeve za nadoknadu protiv trećih strana.

...

⁶⁹ Dr. sc Ivo Grabovac, Dr.sc Marinko Jurilj - Temeljna načela nove konvencije o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (rotterdamska pravila), 2009a

7. ZAKLJUČAK

Ovaj rad naglašava važnost razumijevanja i primjene ugovora o zakupu broda uz osvrt na pravni okvir, vrste ugovora te obveze i odgovornosti ugovornih strana. Obrada temeljnih pojmova ugovora i ponude kao i postupaka sklapanja ugovora čini čvrstu osnovu za razumijevanje složenosti pravnih odnosa u pomorskom pravu. Posebna pažnja posvećuje se razlikama između ugovora o zakupu broda i brodarskog ugovora, te specifičnim oblicima ugovora i odgovornostima ugovornih strana čime se omogućuje detaljnije sagledavanje pravnog okvira i njegovih praktičnih implikacija.

Standardizacija pomorskih ugovora posebice kroz primjenu BIMCO obrazaca je ključno sredstvo za unapređenje transparentnosti, efikasnosti i sigurnosti u pomorskim poslovima. BIMCO obrasci poput BARECON 2001 pružaju jasno definirane uvjete ugovora koji smanjuju mogućnost pravnih nesuglasica i nesporazuma među ugovornim stranama. Smatra se da je standardizacija takvih obrazaca od izuzetne važnosti jer omogućuje dosljednost u ugovornim odnosima te pomaže u izbjegavanju rizika povezanih s nejasnim ili neodgovarajuće strukturiranim ugovorima. Nadalje neupitna je važnost međunarodnih pravila i konvencija, poput Haških pravila i UN Konvencije o prijevozu robe morem, koja dodatno standardiziraju i harmoniziraju pomorsko pravo na globalnoj razini. Ovaj međunarodni okvir osigurava jedinstveni pristup i primjenu pravila, što je od velikog značaja za ugovorne strane koje sudjeluju u međunarodnim pomorskim prijevozima.

Zaključuje se da obrađene teme pružaju temelj za razumijevanje pravnih aspekata zakupa broda, važnosti standardizacije i uloge BIMCO obrazaca, čime se doprinosi jačanju pravne sigurnosti i efikasnosti u pomorskoj industriji. Smatra se da je kontinuirani razvoj i prilagodba standardiziranih obrazaca nužan korak za daljnje unapređenje međunarodnih pomorskih ugovora i odnosa.

LITERATURA

KNJIGE

1. Aržek Z., Badovinac G.: Transport i osiguranje, Zagreb, Izdavačko instruktivni biro, 1981., str. 103
2. Drago Pavić: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006
3. Dragan Bolanča, Odgovornost broдача za izuzete slučajeve, Split, 1996.
4. Grabovac I.: Enciklopedija pojmova pomorskog prava, književni krug, Split, 1991., str. 22
5. Grabovac I, Jurilj M. - Temeljna načela nove konvencije o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (rotterdamska pravila), 2009., 220 str.
6. Hess M., Kos S.: Ugovaranje u pomorstvu, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010., str. 110
7. Klarić, Petar – Vedriš, Mladen: Građansko pravo, Narodne novine, Zagreb, 2014
8. Pavić, D., Pomorsko imovinsko pravo, Split, Književni krug, 2006., str. 289
9. Ribarić T.: Pomorsko pravo-skripta, Pomorska škola Bakar, 2012./2013., str. 22

ČLANCI

1. Grabovac I.: Prijeporna pitanja u svezi s unifikacijom međunarodnog prijevoza stvari morem, Pomorski zbornik, Rijeka, knjiga 37/1999., str. 17
2. Marin, J.: Međunarodne konvencije i protokoli kao izvor hrvatskog pomorskog prava, 16. 05. 2007. <https://hrcak.srce.hr/16599> , (28.08.2024.)
3. Odluke domaćih sudova i drugih organa: Oblik i bitni sastojci ugovora o zakupu broda, PPP god. 44 (2005) 159, 179-181
4. Pijaca, M. (2017). 'Pravni odnosi iz zakupa broda prema odredbama BIMCO obrasca BARECON 2001', Poredbeno pomorsko pravo, 56(171), str. 145-209. <https://doi.org/10.21857/moxpjho11m> (28.08.2024)
5. Pijaca, Marija Pravno uređenje zakupa broda u talijanskom, francuskom, engleskom i američkom pravu / Poredbeno pomorsko pravo, 54 (2015), 169; 309-325
6. Petrinović, Ranka – Perkušić, Ante – Mandić, Nikola: Primjena ugovora o zakupu i ugovora o najmu u pomorskopravnoj praksi, Zbornik radova – IMSC 2011., str. 167-188.
7. Polić Ćurčić, V.: Stupanje na snagu Hamburških pravila i njihov utjecaj na pomorsku privredu, (11.05.1992.), <https://hrcak.srce.hr/209192> (29.08.2024.)

8. Skorupan Wolff, V. (2008). Pravno uređenje zakupa broda u hrvatskom pravu. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 58 (1-2), 537-581. Retrieved from <https://hrcak.srce.hr/20430> (28.08.2024)
9. Vesna Skorupan Wolff, Pravna pitanja u svezi s oblikom ugovora o zakupu i ugovora o podzakupu broda u domaćem pravu, PPP, god. 51 (2012), str. 176

ZAKONSKE ODREDBE

1. Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19
2. Zakonom o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23,
3. Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurno plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti, NN, 63/07, b76/11, 46/13, 104/15, 31/16 i 83/16
4. Haško/Visbyjska pravila

INTERNETSKI IZVORI

1. Lučka kapetanija: <https://gov.hr/moja-uprava/promet-i-vozila/registracija/upis-brodice/515> (28.08.2024)
2. BIMCO: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/chartering-help-and-advice/time-charter-advice> (28.08.2024)
3. BIMCO UGOVORI: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts> (28.08.2024)
4. UNCTAD: https://unctad.org/system/files/information-document/Day_2_Session_3_%26_4_Time_Charterparties_Synopsis.pdf (28.08.2024)
5. HAMBURŠKA PRAVILA: <https://jusmundi.com/en/document/treaty/en-protocol-amending-the-international-convention-for-the-unification-of-certain-rules-of-law-relating-to-bills-of-lading-25-august-1924-as-amended-by-the-protocol-of-23-february-1968-1979-sdr-protocol-1979-friday-21st-december-1979> (28.08.2024)
6. SDR PROTOCOL: <https://www.lawinsider.com/dictionary/sdr-protocol#:~:text=SDR%20Protocol%20means%20the%20Protocol%20amending%20the%20International%20Convention%20for,at%20Brussels%2C%2021%20December%201979> . (28.08.2024)

7. UNCTAD TRADE LOGISTICS <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/international-maritime-transport-law/rotterdam-rules#:~:text=The%20UN%20Convention%20on%20Contracts,provide%20a%20modern%20successor%20to> (28.08.2024.)
8. SEC GOV BIMCO PRIMJER <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1430725/000091957422002390/exhibit416.htm> (30.08.2024)

PRILOG 1

Bimco Barecon 2001 Obrazac preuzet sa: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2001#> (30.08.2024)



BARECON 2001

STANDARD BAREBOAT CHARTER

PART I

1. Shipbroker	2. Place and date	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Bareboat Charterers/Place of business (Cl. 1)	
5. Vessel's name, call sign and flag (Cl. 1 and 3)		
6. Type of Vessel	7. GT/NT	
8. When/Where built	9. Total DWT (abt.) in metric tons on summer freeboard	
10. Classification Society (Cl. 3)	11. Date of last special survey by the Vessel's classification society	
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 3)		
13. Port or Place of delivery (Cl. 3)	14. Time for delivery (Cl. 4)	15. Cancellng date (Cl. 5)
16. Port or Place of redelivery (Cl. 15)	17. No. of months' validity of trading and class certificates upon redelivery (Cl. 15)	
18. Running days' notice if other than stated in Cl. 4	19. Frequency of dry-docking (Cl. 10(g))	
20. Trading limits (Cl. 6)		
21. Charter period (Cl. 2)	22. Charter hire (Cl. 11)	
23. New class and other safety requirements (state percentage of Vessel's insurance value acc. to Box 29)(Cl. 10(a)(ii))		
24. Rate of interest payable acc. to Cl. 11 (f) and, if applicable, acc. to PART IV	25. Currency and method of payment (Cl. 11)	
26. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl. 11)	27. Bank guarantee/bond (sum and place) (Cl. 24) (optional)	

Copyright © 2001 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published in 1974 as BARECON A and B. Amalgamated and revised in 1989. Revised 2001.

