

Pravno uređenje prijevoza tekućih tereta morem s posebnim osvrtom na utvrđivanje sposobnosti broda za plovidbu

Žužić, Božidar

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:187:877110>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-04-01**



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](#)



SVEUČILIŠTE U RIJECI

POMORSKI FAKULTET

BOŽIDAR ŽUŽIĆ

**PRAVNO UREĐENJE PRIJEVOZA TEKUĆIH TERETA
MOREM S POSEBNIM OSVRTOM NA UTVRĐIVANJE
SPOSOBNOSTI BRODA ZA PLOVIDBU**

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2024.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET

**PRAVNO UREĐENJE PRIJEVOZA TEKUĆIH TERETA
MOREM S POSEBNIM OSVRTOM NA UTVRĐIVANJE
SPOSOBNOSTI BRODA ZA PLOVIDBU**

**LEGAL REGULATION OF THE TRANSPORTATION OF
LIQUID CARGO BY SEA WITH SPECIAL REFERENCE TO
SEAWORTHINESS**

ZAVRŠNI RAD

BACHELOR THESIS

Kolegij: Pomorsko imovinsko pravo

Mentor: prof. dr. sc. Biserka Rukavina

Student: Božidar Žužić

Studijski smjer: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112087449

Rijeka, rujan 2024.

Student: Božidar Žužić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112087449

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom
_Pravno uređenje prijevoza tekućih tereta morem s posebnim osvrtom na utvrđivanje
spособnosti broda za plovidbu (*naslov završnog rada* _

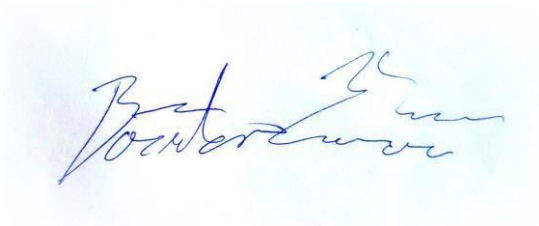
izradio/la samostalno pod mentorstvom _prof. dc. sc. Biserke Rukavine___
(*prof. dr. sc. / izv. prof. dr. sc. / doc dr. sc Ime i Prezime*)

te komentorstvom _____

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke _____
(*naziv tvrtke*).

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

Student/studentica



(*potpis*)

Ime i prezime studenta/studentice

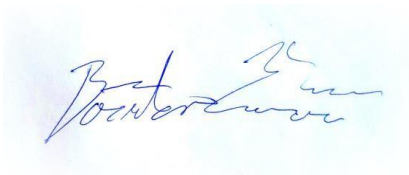
Student:: Božidar Žužić
Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa
JMBAG: 0112087449

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu 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/studentica – autor



(potpis)

Ime i prezime studenta/studentice

SAŽETAK

Sposobnost broda za plovidbu, brodarski ugovori na vrijeme i za putovanje i pomorsko osiguranje temeljni su dio suvremene pomorske prakse, a u ovom radu biti će pobliže opisane kroz analizu prije svega Pomorskog zakonika, primjera ugovora i ostalih mjerodavnih propisa. U prvom dijelu koji se bavi sposobnosti broda za plovidbu naglasak je na tehničkim pravilima i potrebnim ispravama. U drugom dijelu tj. kod brodarskih ugovora naglasak je na analizi klauzula i usporedbi dvaju brodarskih ugovora dok je svrha trećeg i završnog dijela bila približiti i povezati pomorsko osiguranje sa prethodne dvije cjeline, brodarskim ugovorima i sposobnosti broda za plovidbu.

Ključne riječi: sposobnost broda za plovidbu, brodarski ugovor na vrijeme, brodarski ugovor za putovanje, pomorsko osiguranje, tehnička pravila, Pomorski zakonik, analiza klauzula.

SUMMARY

The ship's ability to sail or seaworthiness, charter parties, and maritime insurance are a fundamental part of modern maritime practice, and in this thesis they will be described through the analysis of the Pomorski zakonik (Maritime Code), examples of contracts and other relevant regulations. In the first part, which deals with the ability of the ship to sail, the emphasis is on technical rules and necessary documents. In the second part, i.e. charter parties, the emphasis is on the analysis of clauses and comparison of time charter and voyage charter party, while the purpose of the third and final part was to get a general understanding of maritime insurance and to connect maritime insurance with the previous two units, shipping contracts and the ship's seaworthiness.

Keywords: Ship's seaworthiness, Time charter party, Voyage charter party, Maritime insurance, Technical rules, Pomorski zakonik (Maritime Code), clause analysis

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
1. UVOD.....	1
2. SPOSOBNOST BRODA ZA PLOVIDBU	2
2.1. PRIZNATE ORGANIZACIJE	3
2.2. POSLOVI TEHNIČKOG NADZORA BRODOVA	5
2.3. BRODSKE ISPRAVE O SPOSOBNOSTI BRODA ZA PLOVIDBU	6
2.3.1. <i>Isprave na osnovi SOLAS konvencije</i>	<i>7</i>
2.3.1.1. <i>Svjedodžba o najmanjem broju članova posade</i>	<i>9</i>
2.3.1.2. <i>Dodatne svjedodžbe o sposobnosti brodova za prijevoz i krcanje tereta</i>	<i>9</i>
2.3.2. <i>Isprave na osnovi konvencije o teretnoj liniji</i>	<i>10</i>
2.3.3. <i>Isprave na osnovi MARPOL konvencije</i>	<i>11</i>
2.3.4. <i>Isprave na osnovi konvencije o olakšicama u međunarodnom pomorskom prometu</i>	<i>13</i>
2.3.5. <i>Isprave na osnovi ostalih konvencija.....</i>	<i>14</i>
2.3.6. <i>Ostale brodske isprave.....</i>	<i>15</i>
3. BRODARSKI UGOVORI.....	17
3.1. UVOD U PRIJEVOZ STVARI MOREM.....	17
3.2. OPĆENITO O BRODARSKIM UGOVORIMA	18
3.2.1. <i>Stranke brodarskih ugovora.....</i>	<i>18</i>
3.2.1.1. <i>Prijevoznik.....</i>	<i>19</i>
3.2.1.2. <i>Naručitelj.....</i>	<i>20</i>
3.2.1.3. <i>Krcatelj.....</i>	<i>20</i>
3.2.1.4. <i>Primatelj.....</i>	<i>21</i>
3.3. BRODARSKI UGOVOR ZA PUTOVANJE.....	21

3.3.1. <i>Obveze, odgovornosti i prava ugovornih strana</i>	23
3.3.2. <i>Analiza tipiziranog ABSATANKVOY ugovora</i>	24
3.4. BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME	31
3.4.1. <i>Analiza ABSATIME ugovora na vrijeme</i>	32
3.4. USPOREDBA BRODARSKIH UGOVORA.....	36
4. POMORSKO OSIGURANJE.....	38
4.1. UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU	39
4.1.1. <i>Stranke ugovora</i>	40
4.1.2. <i>Sklapanje ugovora</i>	41
4.1.2.1. <i>Vrijeme sklapanja ugovora</i>	42
4.1.2.2. <i>Pomorska polica osiguranja</i>	43
4.2. POMORSKO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI	46
4.2.1. <i>Pomorsko obvezno osiguranje od odgovornosti</i>	48
4.2.2. <i>P.&I. osiguranje</i>	50
4.2.2.1. <i>Analiza pravila P.&I. osiguranja</i>	51
4.2.2.2. <i>Posebne dužnosti zapovjednika u odnosu na P.&I. osiguranje</i>	55
5. ZAKLJUČAK.....	56
LITERATURA	57
KAZALO KRATICA	58
PRILOZI.....	59

1. UVOD

Život je nastao u moru, u uvjetima pogodnim za reprodukciju. More je stvorilo i nas, vrstu koja se okoristila njime kao i svime ostalim resursima na planeti Zemlji. Od samih početaka civilizacije ljudi se bave pomorstvom i svim njegovim granama. U početku ponajviše kao ribari, onda trgovci i osvajači, a najslavnije i plemenitije, kao istraživači. Ljudi su u brodu i moru od davnina pronalazili moć, silu, sredstvo, hranu, a neki muzu i sudbinu. U ovom završnom radu i na sljedećih 50ak stranica neće biti riječi o slavnim Feničanima, Grcima, Normanima, Mlečanima ili nekom drugom narodu poznatom po svojoj pomorskoj vještini, nego će pružiti uvid u možda manje znane pravne okvire koje se tiču sposobnosti broda za plovidbu, brodarskih ugovora i pomorskog osiguranja. Naime, doba u kojem živimo obilježeno je procvatom birokratskih službi, pravnih odjela, raznoraznih zakona, uredbi i ostalim pravilima kojima kao zajednica pokušavamo smanjiti financijske troškove, nezgode, ozljede i povrh svega ljudske žrtve. Činjenice su nepobitne – čovjek evoluirao i usavršava vještine, a time stvara efikasniji i sigurniji svijet. Je li uistinu bolji za čovjeka? – to bi mogla biti tema za jednog studenta filozofskih znanosti.

Kako bi poslovanje bilo sigurno i perspektivno, svaki pa i najmanji detalj mora biti „podmazan“ i vršiti svoju predviđenu ulogu. Kada govorimo o pouzdanosti broda i njegove posade generalno se pitamo je li brod sposoban za plovidbu, a zatim i je li sposoban prevesti teret. Razvojem pomorske strukture stvorena su stručna tijela i institucije koja raspravljaju i stvaraju kriterije kojima brod i ostali akteri moraju udovoljavati. Završni rad će se po tom pitanju osvrnuti na međunarodne konvencije i nacionalne propise. Kad je brod sposoban izvesti putovanje započinje ugovaranje prijevoza. Iako postoje i ostale vrste ugovora o pomorskom prijevozu, ovaj rad baviti će se isključivo brodarskim ugovorima prije sve iz razloga što su vrlo česti. Analizom brodarskih ugovora i njihovih klauzula pojasniti će se i definirati izrazi koji se često koriste u pomorstvu poput „prijevoznik“ i „naručitelj“. Zadnja cjelina ovog rada je pomorsko osiguranje. Cjelina koja je predviđena kao nastavak prethodne dvije cjeline i stavljanje točke na „i“ ovoga rada. Završna cjelina pruža uvid u nastanak pomorskog osiguranja, njegove vrste i stranke te načine kojima se pomorska industrija koristi osiguranjem kao alatom zaštite svih svojih članova. Teme obrađene ovim radom sigurno su jedne od najbitnijih tema za pomorstvo, time i plovidbu -a ploviti se mora.

2. SPOSOBNOST BRODA ZA PLOVIDBU

Norme koje propisuju sposobnost broda za plovidbu neizostavan su dio upravnog pomorskog prava koji osigurava sigurnost broda i plovidbe, a ujedno posade i ostalih aktera u ovom širokosežnom pothvatu. Sposobnost za plovidbu utvrđuje se u okvirima kategorije plovidbe i za određenu namjenu tj. brod se smatra sposobnim za plovidbu:

1. kada njegova konstrukcija i plovne osobine, te strojevi, uređaji i oprema koji mu služe za održavanje sigurnosti plovidbe, prema svojim tehničkim svojstvima, količini, vrsti i rasporedu na brodu odgovaraju zahtjevima tehničkih pravila klasifikacijskih zavoda, radi sigurnosti broda, okoliša, posade i tereta, odnosno putnika na brodu,
2. ako ima propisan broj stručno osposobljenih članova posade,
3. ako je smještaj i broj ukrvanih putnika u skladu s odredbama i uvjetima u brodskim ispravama, u knjigama i s odobrenom tehničkom dokumentacijom broda s propisanim uvjetima za prijevoz putnika,
4. ako je teret na brodu ukrčan, složen, raspoređen i osiguran u skladu s dobivenom teretnom linijom i pravilnim načinom rasporeda tereta¹
5. ako brod ima ažurirane službene pomorske navigacijske karte i publikacije.

Udovoljavanje ovim „odredbama“ temelji se na udovoljavanju odredbama većeg broja konvencija, od kojih je najznačajnija SOLAS – Međunarodna konvencija o zaštiti života na moru (The International Convention for the Safety of Life at Sea), osobito ISM - međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću i ISPS – Međunarodni sigurnosni kodeks brodova i lučkih postrojenja². Kriteriji za utvrđivanje sposobnosti broda za plovidbu prema Pomorskom zakoniku propisani su čl. 76. st. 1. Pomorskog zakonika koji proširuje kriterije navedene u prethodnom odlomku. Naime, u Pomorskom zakoniku navodi se da je brod sposoban za plovidbu u određenim kategorijama plovidbe i za određenu namjenu ako udovoljava odredbama Pomorskog zakonika, propisa donesenih na temelju ovog zakonika primjerice, Pravila za statutarnu certifikaciju i Tehničkim pravilima u vezi sa: sigurnošću ljudskih života, broda i

¹Luttenberger, A.: Pomorsko upravno pravo, Rijeka, 2005., p.110

² International Safety Management Code i International Ship and Port Facility Security Code

imovine, sustavom upravljanja sigurnošću kompanije i broda, sigurnosnom zaštitom, sprječavanjem onečišćavanja pomorskog okoliša uljem, štetnim tvarima, otpadnim vodama i otpadom, sprječavanjem onečišćavanja zraka, zaštitom pomorskog okoliša od bio invazivnih vrsta u balastnim vodama, zaštitom morskog okoliša od štetnog djelovanja sustava protiv obrastanja trupa, zaštitom na radu, smještajem posade i drugih zaposlenih na brodu, uvjetima za prijevoz putnika i sigurnošću uređaja za rukovanje teretom. Bitna karika u procesu stvaranja i mijenjanja odredbi, rezolucija, konvencija i drugih oblika propisa je Međunarodna pomorska organizacija koja okuplja države zastave i njihovu pomorsku administraciju. Svaka država članica ima pravo stvaranja dodatnih zahtjeva. Odredbe spomenutih konvencija translaticirane su u hrvatsko pravo tehničkim pravilima Hrvatskog registra brodova.

Sposobnost broda za plovidbu utvrđuje priznata organizacija, izdavanjem odgovarajućih brodskih svjedodžbi, zapisa i knjiga te obavljanjem tehničkog nadzora i inspekcijskih pregleda u skladu s odredbama Tehničkih pravila.

U svojstvu tijela državne uprave, poslove tehničkog nadzora obavlja HRB, a inspekcijski nadzor/preglede obavljaju organi uprave sigurnosti pomorske plovidbe npr. Sektor za inspekcijske poslove i tehničke standarde.

2.1. PRIZNATE ORGANIZACIJE

Upravno-tehničke poslove obavlja upravna vlast države zastave, međutim, država zastava može, u svrhu racionalizacije poslova, povjeriti tehnički nadzor i inspekcije priznatim organizacijama. Države zastave također imaju odgovornost prema međunarodnim tijelima u vidu sudjelovanja ili uspostave nadzora nad priznatim organizacijama (RO).

Države zastave provjeravaju rad priznatih organizacija provođenjem dodatnih pregleda po pitanju ispunjavanja nacionalnih i međunarodnih propisa te uspostavom visokostručnog nadzornog osoblja sa opširnim znanjem pravila i propisa države zastave i priznate organizacije.³

U svrhu dosljedne i stalne provedbe ocjenjivanja, autorizacije i ponajviše nadzora priznatih organizacija, Međunarodna pomorska organizacija usvojila je Kodeks za priznate organizacije (RO Code) rezolucijama MEPC.237(65) i MSC .349(92). Ovim kodeksom pružaju

³ Stavak 20 Kodeksa provedbe instrumenata IMO-a (III Kodeks) (rezolucija A.1070(28))

se mehanizmi nadzora, ali i već spomenute obveze prema međunarodnim instrumentima. Komunikacija prema IMO-u vrši se putem GISIS sustava. U Hrvatskoj je na snazi Pravilnik o priznatim organizacijama za nadzor, pregled i certifikaciju brodova⁴. U svrhu provjere rada organizacija, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture treba obaviti najmanje jednom u dvije godine prosudbe rada, a po obavljenoj prosudbi dostaviti izvještaj o rezultatima Europskoj komisiji i državama članicama. „Dodatak“⁵ Pravilniku je Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskoga parlamenta i vijeća o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju nadzor i pregled brodova. Bitan dio Pravilnika je Prilog 1. Minimalna mjerila za organizacije za dobivanje ili produljenje priznanja Europske zajednice. Sastoji se od:

- A. Općih minimalnih mjerila- npr. 1. Priznata organizacija mora biti pravna osoba u državi u kojoj ima sjedište.
- B. Posebnih minimalnih mjerila- npr. 2. Organizacija se mora pridržavati Kodeksa ponašanja u poslovanju.

Kada govorimo o priznatim organizacijama i poslovima utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu, u Republici Hrvatskoj djeluje Hrvatski registar brodova. To je neovisna, neprofitna, prema općem dobru usmjerena javna ustanova koja obavlja stručno-tehničke poslove od interesa za Republiku Hrvatsku u pomorskom području odnosno za brodove i druge ploveće i plutajuće objekte s ciljem zaštite ljudskih života i imovine, kao i okoliša⁶.

Registar utvrđuje sposobnost za plovidbu i uporabu (plutajući objekti), obavlja baždarenje, utvrđuje sigurnost kontejnera, vrši upis/potvrđivanje sustava upravljanja kvalitetom i sudjeluje u istraživanju nezgoda. Ovim poslovima obuhvaćeno je donošenje Tehničkih pravila, obavljanje nadzora, kao i izdavanje isprava, knjiga i izvješća. Tehnička pravila donose se u sklopu Pravila za statutarnu certifikaciju koja moraju biti u skladu sa Međunarodnim konvencijama i ostalim nacionalnim propisima.

HRB može, u svrhu, racionalizacije svojeg djelovanja u područjima van dometa njihovih ureda, povjeriti obavljanje poslova pregleda, na temelju ugovora o međusobnoj suradnji, pravnim osobama koje udovoljavaju normama Međunarodne pomorske organizacije. Neki od

⁴ Pravilnik o priznatim organizacijama za nadzor, pregled i certifikaciju brodova (NN 118/2011)

⁵ Uredba (EZ) br. 391/2009 u pravnome smislu nije dodatak Pravilniku jer je sam pravilnik donijet kako bi se odredbe Uredbe prenijele u nacionalno zakonodavstvo, ali se u tekstu Pravilnika o priznatim organizacijama za nadzor, pregled i certifikaciju brodova Uredba navodi kao dodatak pa u tom smislu i u ovome radu

⁶ Luttenberger, A., op. cit., p. 47

partnera jesu; American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Lloyd's Register of Shipping, Nipon Kaiji Kyokai, Det Norske Veritas.

U povijesnom smislu, Hrvatski registar brodova, sljednik je aktivnosti klasifikacije brodova na istočnoj obali Jadrana, a korijene vuče iz Austrijskog Veritasa, u doba Austro-Ugarske Monarhije, trećeg najvećeg klasifikacijskog društva na svijetu. 1918.g. mijenja ime u Jadranski Veritas, a zatim 1949. u Hrvatski registar brodova (do 1992.g. djeluje kao Jugoslavenski registar brodova). Od 1973. Do 2004.g. bio je pridruženi član Međunarodnog udruženja klasifikacijskih društava (IACS), 2011. postaje punopravni član.

2.2. POSLOVI TEHNIČKOG NADZORA BRODOVA

Tehnički nadzor broda, sukladno tehničkim pravilima, obuhvaća odobrenje tehničke dokumentacije na temelju koje se brod gradi ili preinačuje, tipno odobrenje strojeva, uređaja i opreme namijenjenih za ugradnju u brod, nadzor nad gradnjom ili preinakom broda, nadzor nad izradbom strojeva, uređaja i opreme namijenjenih za ugradnju u brod, preglede postojećih brodova i utvrđivanje podobnosti ustrojstva brodarara glede sigurnog rada i zaštite okoliša tijekom korištenja brodova.

Pravilnik Hrvatskog registra brodova sastoji se od tri dijela: pravila za klasifikaciju, pravila za tehnički nadzor pomorskih brodova i treći dio koji se bavi potvrđivanjem sustava upravljanja kvalitetom. Tehnička pravila za klasifikaciju sadrže pravila o konstrukciji (trup, pregrađivanje i stabilnost), pogonskom sustavu, električnom sustavu, protupožarnoj zaštiti i posebnim pravilima za klasifikaciju tankera za kemikalije, brzih brodova, brodova s polarnom klasom i brodova s klasom za led i brodova koji upotrebljavaju plinovita goriva ili druge vrste goriva niske točke plamišta dok se pravila za tehnički nadzor sastoje od pet dijelova: dio 19. uređaj za rukovanje teretom i naprave za dizanje, dio 20. zaštita pri radu i smještaj posade, dio 22. sprječavanje onečišćenja, dio 29. brodovi s polarnom klasom i brodovi s klasom za led, dio 32. recikliranje brodova.

Kao što je već spomenuto, pomorski zakonik određuje da sposobnost za plovidbu određuje Priznata organizacija, a to dokazuje izdavanjem odgovarajućih brodskih isprava, no treba razlikovati isprave za dokazivanje sposobnosti plovidbe i svjedodžbu o klasi. Nedostatak

svjedodžbe o klasi ne znači nužno da je brod nesposoban za plovidbu. Ipak, u praksi, svi naručitelji prijevoza kao uvjet za sklapanje ugovora o prijevozu navode da brod mora imati svjedodžbu o klasi odgovarajućeg klasifikacijskog zavoda.

Tehnički nadzor ostvaruje se kroz inspekcijske preglede. Oni mogu biti osnovni, redoviti ili izvanredni. Takvim pregledima podliježu postojeći brodovi odnosno oni koji nisu u izgradnji.

Osnovni pregled obavlja se prije prije početka korištenja broda, prilikom upisa u upisnik brodova, izmjene namjene, izmjene granica plovidbe ili drugih osobina broda na koje se odnose tehnička pravila. Redovitim pregledu podliježu postojeći brodovi s vremenskim razmacima propisanim tehničkim pravilima. Izvanredni pregled je obavezan pregled kojem podliježu brodovi nakon što pretrpe havariju ili se pronađu nedostatci koji mogu utjecati na sposobnost broda za plovidbu, prilikom popravaka ili obnove dijelova broda, nakon raspreme dulje od jedne godine, prigodom privremene promjene namjene ili područja plovidbe i kad to za određeni brod zahtjeva HRB kao dodatak redovitim pregledima. Ove inspekcijske preglede treba razlikovati od klasifikacijskih pregleda (classification surveys).

U ovom kontekstu treba spomenuti i pregled broda radi utvrđivanja njegove sposobnosti za obavljanje pokusne plovidbe. Ovom pregledu podliježu brodovi koji za vrijeme pokusne plovidbe viju zastavu Republike Hrvatske ili viju zastavu druge države, ali se pokusna plovidba obavlja u teritorijalnome moru Republike Hrvatske.

Hrvatski registar brodova ima ovlasti oslobođenja brodova od udovoljavanja odredbi međunarodnih ugovora u slučajevima kada brod ne obavlja redovita međunarodna putovanja ili kada brod plovi u zaštićenim područjima i uz uvjete tih međunarodnih odredbi, ako utvrdi da je brod spreman za plovidbu u uvjetima oslobađanja. Isto tako, Registar može brod na koji se inače ne primjenjuju odredbe međunarodnih ugovora osloboditi udovoljavanju odredbama tehničkih pravila.

2.3. BRODSKE ISPRAVE O SPOSOBNOSTI BRODA ZA PLOVIDBU

Brodске isprave, uz brodske knjige, dokazni su materijali broda o njegovom pravnom odnosu, tehničkom, ali i stručnom udovoljavanju propisima. One moraju se nalaziti na brodu, biti redovito ažurirane i ispravljane, a na zahtjev nadležnih organa dostupne u svrhu provjere.⁷

⁷ Luttenberger, A., 2005, Pomorsko upravno pravo, Rijeka

Brodске isprave propisane Pomorskim zakonikom moraju biti napisane na hrvatskom jeziku, dok one koje su izdane na temelju odredbi međunarodnih ugovora moraju uključivati i prijevod na engleskom jeziku. Isprave stranih brodova, izdane prema nacionalnom zakonu broda, priznaju se po pravilu reciprociteta.⁸

Svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu kao posebna isprava izdaje se putničkom i teretnom brodu u nacionalnoj plovidbi i teretnom brodu koji obavlja međunarodna putovanja, ali se zbog bruto tonaže manje od 500 na njega ne primjenjuje SOLAS konvencija. Putničkom brodu izdaje Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda koja je izdana sukladno Pravilima za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi koja je svojevrsna inačica Svjedodžbe o sposobnosti broda za plovidbu. Za teretne brodove u međunarodnoj plovidbi koji moraju imati Svjedodžbu o sposobnosti broda za plovidbu bitno je napomenuti kako ih to ne oslobađa od posjedovanja svih odgovarajućih statutarne svjedodžbi zahtijevanih međunarodnim konvencijama.

Postoje i privremene svjedodžbe o sposobnosti pomorskog broda za plovidbu. One se izdaju brodovima na koje se ne primjenjuju SOLAS i LOADLINE konvencije. Valjanost ove svjedodžbe traje onoliko koliko je u njoj navedeno ili za jedno ili više određenih putovanja.

U sljedećim potpoglavljima biti će navedene isprave o sposobnosti broda za plovidbu na osnovi različitih međunarodnih konvencija.

2.3.1. Isprave na osnovi SOLAS konvencije

Svjedodžba o sigurnosti konstrukcije teretnog broda (Cargo Ship Safety Construction Certificate)

Ovu svjedodžbu mora posjedovati svaki pomorski teretni brod od 500BT-a ili više na koji se primjenjuje SOLAS konvencija, a obavlja međunarodna putovanja. Svjedodžba traje pet godina, u skladu s Tehničkim pravilima, uz uvjet da se unutar vremenskog razdoblja valjanosti obavljaju pregledi broda. Ako brod u vrijeme isteka svjedodžbe nije u luci u kojoj mora biti pregledan, rok valjanosti svjedodžbe se može produžiti za period ne dulji od 3 mjeseca kako bi

⁸Davanje određenih povlastica strane A strani B pod uvjetom da strana B također te povlastice daje strani A

se omogućilo da brod završi putovanje, odnosno za brod koji obavlja kratka putovanja za period ne dulji od 1 mjesec.

Svjedodžba koja se izdaje brodu nakon ovakvog produljenja izdaje se s rokom valjanosti računajući od datuma isteka prethodno izdane svjedodžbe.

Svjedodžba prestaje biti valjana nakon pretrpljene havarije na dijelu broda za koji je izdana, ako se otkriju nedostaci na tom dijelu broda ili se obavljaju veći popravci, preinake ili obnova tog dijela broda.

Svjedodžba o sigurnosti opreme teretnog broda (Cargo Ship Safety Equipment Certificate)

Ovu svjedodžbu mora posjedovati svaki pomorski teretni brod od 500 BT-a ili više na koji se primjenjuje SOLAS konvencija, a obavlja međunarodno putovanje. Valjanost svjedodžbe je pet godina uz uvjet da se obavi pregled nakon isteka jedne godine od dana njezina izdavanja.

Valjanost svjedodžbe može se na zahtjev zapovjednika, brođara ili brodovlasnika produžiti bez obavljanja pregleda najviše 30 dana. Uz uvjet da se brod nalazi na putovanju izvan obalnog mora, valjanost se može produžiti najviše pet mjeseci, ali prestaje vrijediti čim brod uplovi u prvu hrvatsku luku ili bilo koju drugu luku gdje treba biti pregledan. Svjedodžba prestaje vrijediti u istim okolnostima kao i svjedodžba o sigurnosti konstrukcije teretnog broda.

Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda (Passenger Ship Safety Certificate)

Ovu svjedodžbu mora posjedovati putnički brod koji obavlja međunarodna putovanja, a na koji se primjenjuje SOLAS konvencija. Valjanost svjedodžbe je najviše godinu dana, a na zahtjev zapovjednika, brođara ili brodovlasnika, može se produžiti bez obavljanja pregleda najviše za tri mjeseca kako bi se omogućilo da brod završi putovanje odnosno najviše mjesec dana za brod koji obavlja kratka putovanja. Svjedodžba prestaje vrijediti u istim slučajevima kao i kod prethodnih svjedodžbi.

Svjedodžba o sigurnosti radio opreme teretnog broda (Cargo Ship Safety Radio Certificate) Ovu svjedodžbu mora posjedovati pomorski teretni brod od 300BT-a i više u međunarodnoj plovidbi. Rok valjanosti svjedodžbe je pet godina. Periodični pregledi broda obavljaju se svakih 12 mjeseci.

Svjedodžba o oslobođenju (Exemption certificate)

Ovu svjedodžbu mora posjedovati svaki brod koji obavlja međunarodna putovanja, a koje se oslobađa od pojedinih odredbi Konvencije SOLAS. Rok valjanosti nije duži od perioda valjanosti svjedodžbe na koju se odnosi. Ako je svjedodžba o oslobođenju izdana za određeno putovanje, vrijedi samo za to putovanje. Može se izdati samo uz prethodno navedene svjedodžbe ili svjedodžbu o sigurnosti broda posebne namjene.

Svjedodžba o sigurnosti nuklearnog teretnog broda

Ovu svjedodžbu mora posjedovati nuklearni teretni brod na koji se primjenjuje SOLAS konvencija, a obavlja međunarodna putovanja. Valjanost svjedodžbe traje jednu godinu, a ona prestaje vrijediti za iste slučajeve kao i ostale svjedodžbe.

Tablica devijacije magnetskog kompasa

Ovu svjedodžbu moraju posjedovati svi putnički i teretni brodovi od 150BT-a i više. Kompenzacija magnetskog kompasa mora se obavljati najmanje svake dvije godine.

2.3.1.1. Svjedodžba o najmanjem broju članova posade⁹

Ovu svjedodžbu mora posjedovati svaki brod na koji se odnosi glava 1. SOLAS konvencije. Njome se utvrđuju zahtjevi glede najmanjeg broja članova posade i njihovih ovlaštenja. Svjedodžbu izdaje lučka kapetanija kod koje je brod upisan u upisnik brodova odnosno izdaje se na temelju podataka upisanih u upisnik brodova.

2.3.1.2. Dodatne svjedodžbe o sposobnosti brodova za prijevoz i krcanje tereta

Svjedodžba o sposobnosti broda za krcanje žita u rasutom stanju (Certificate of Fitness for the Carriage of Grain in Bulk)

Ovu svjedodžbu mora posjedovati svaki teretni brod koji obavlja međunarodno putovanje i koji se koristi za prijevoz žita u rasutom stanju. Ovom svjedodžbom dokazuje se da brod udovoljava odredbama glave VI. SOLAS konvencije, uz uvjet da žito krcaju u skladu s odobrenom tehničkom dokumentacijom i u skladu sa Kodeksom za siguran prijevoz žita u rasutom stanju. (IMO Rez. MSC.23(29))

⁹ IMO Resolution A.1047(27) – Principles of Minimum Safe Manning – (Adopted on 30th November 2011)

Valjanost ove svjedodžbe je neograničena, a kao uvjet izdavanja ove svjedodžbe brod mora imati odobrenu knjigu stabiliteta za prijevoz žita u rasutom stanju.

Svjedodžba o udovoljavanju zahtjevima za brodove koji prevoze opasne terete (Certificate of Fitness for Carriage of Dangerous Goods)

Ovu svjedodžbu mora posjedovati svaki brod koji prevozi opasne terete (krute rasute ili upakirane) kao dokaz da oprema i konstrukcija broda udovoljavaju odredbama glave II. SOLAS konvencije. Rok valjanosti je pet godina.

Međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju (International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gasees in Bulk)

Ovu ispravu trebaju imati svi brodovi za prijevoz ukapljenih plinova čija je kobilica položena 1.lipnja 1986.g. ili poslije, a izdaje se nakon kontrolnih pregleda čime se dokazuje usklađenost sa zahtjevima Međunarodnog kodeksa za brodove koji prevoze ukapljene plinove. Valjanost svjedodžbe traje pet godina.

Ako brod u vrijeme isteka svjedodžbe nije u luci u kojoj mora biti pregledan, rok valjanosti može se produžiti za najviše tri mjeseca, odnosno jedan mjesec za brod koji obavlja kratka putovanja. Svjedodžba koja se izdaje nakon produljenja, izdaje se s početkom roka valjanosti od datuma isteka prethodno izdane svjedodžbe.

2.3.2. Isprave na osnovi konvencije o teretnoj liniji

Međunarodna svjedodžba o teretnoj liniji (International Load Line Certificate)

Ovu svjedodžbu mora posjedovati svaki brod 24 metara ili duži za koji je kobilica položena 25.siječnja 1969. ili kasnije te svaki brod od 150 BT-a i više za koji je kobilica položena prije 25.siječnja 1969.g., a koji obavljaju međunarodna putovanja, izuzimajući ribarske brodove. Valjanost svjedodžbe je pet godina, a može se produžiti tri mjeseca, odnosno jedan mjesec za brod na kratkom putovanju

Međunarodna svjedodžba o oslobođenju od odredaba o teretnoj liniji

Ovu svjedodžbu može dobiti brod na koji se primjenjuje Konvencija o teretnim linijama, a oslobađanje se smije izdati sukladno čl. 6 Konvencije o teretnoj liniji.

2.3.3. Isprave na osnovi MARPOL konvencije

Međunarodna svjedodžba o sprječavanju onečišćenja uljem (International Oil Pollution Prevention Certificate)

Primjenjuje se na tankere za ulje bruto tonaže 150 i više, kao i na svaki drugi brod bruto tonaže 400 i više, a koji obavlja međunarodna putovanja. Rok valjanosti iznosi pet godina, a može se produžiti za najviše tri mjeseca kako bi se omogućilo da brod završi putovanje, odnosno jedan mjesec za brod na kratkom putovanju.

Međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju (International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)

Svjedodžba se izdaje nakon izvršenih kontrolnih pregleda, njezina valjanost iznosi pet godina. Odnosi se na tankere za kemikalije koji udovoljavaju Međunarodnom kodeksu o konstrukciji i opremi brodova koji prevoze opasne kemikalije u razlivenom/rasutom stanju (IBC Kodeks) i kojima je kobilica položena 1.srpnja 1986.g. ili kasnije. Valjanost se može produžiti za period ne dulji od tri mjeseca, odnosno 1 mjesec ako brod obavlja kratka putovanja.

Svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju

Ova svjedodžba izdaje se tankerima kada udovoljavaju Kodeksu za gradnju i opremanje brodova za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju i kojima je kobilica položena prije 1.srpnja 1986.g. Valjanost ove svjedodžbe iznosi pet godina.

Međunarodna svjedodžba o sprječavanju onečišćenja sanitarnim otpadnim vodama (International Sewage Pollution Prevention Certificate)

Ova svjedodžba izdaje se brodovima od 400BT-a i više, odnosno brodovima bruto tonaže manje od 400, ali koji prevoze više od 15 osoba. Valjanost ove svjedodžbe je pet godina. Može se produžiti najviše tri mjeseca kako bi se omogućilo brodu da završi putovanje, odnosno jedan mjesec za brod na kratkom putovanju.

Ne primjenjuje se za brodove koji imaju Svjedodžbu o sposobnosti broda za plovidbu u nacionalnoj plovidbi.

Potvrda o sprječavanju onečišćenja smećem (Garbage Pollution Prevention Certificate)

Ova potvrda izdaje se brodovima od 400BT-a i više, brodovima koji prevoze 15 ili više osoba u međunarodnoj plovidbi I svakom nepomičnom i plutajućem od obalnog objektu koji obavlja istraživanje ili iskorištavanje podmorja. Rok trajanja iznosi pet godina.

Međunarodna svjedodžba o sprječavanju onečišćenja pri prijevozu štetnih razlivenih tekućina (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk – NLS Certificate)

NLS svjedodžba bit će izdana, nakon pregleda koji je u skladu s odredbama pravila 10 priloga II. MARPOL konvencije, svakom brodu koji prevozi štetne tekućine i koji obavlja međunarodna putovanja, a na koje se primjenjuju drugi dijelovi MARPOL konvencije. Ova svjedodžba se ne zahtijeva za tankere za kemikalije koji imaju međunarodnu svjedodžbu o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju ili svjedodžbu o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju.

Manifest opasnog terete ili plan ukrcaja (Cargo manifest or Cargo plan)

Ovaj manifest mora imati svaki brod koji prevozi opasne terete. Manifest je list u kojem su popisani ukrcani opasni terete, a dodatno je navedeno: broj i vrsta pakiranja, tehnički naziv opasne tvari i težina opasnog terete, s tim da se mora navesti točna pozicija terete. Umjesto manifesta opasnog terete može se koristiti plan rasporeda terete uz uvjet da sadrži sve prethodno navedene podatke. Kopija jednog od ovih dokumenata mora se predati lučkim vlastima prije isplovljenja broda.

Međunarodna svjedodžba o sprječavanju onečišćenja zraka

Ova svjedodžba izdaje se brodovima od 400BT-a i više, a koji obavljaju međunarodna putovanja. Rok valjanosti iznosi pet godina. Ako brod u vrijeme isteka svjedodžbe nije u luci države čiju zastavu vije ili u kojoj mora biti pregledan, rok valjanosti svjedodžbe se može

produžiti za period ne dulji od pet mjeseci. Ovakvo produljenje će se odobriti samo u slučajevima kada se pokaže da je ispravno i razborito tako postupiti.

Međunarodna potvrda o sprječavanju onečišćenja zraka za motor

Ova međunarodna potvrda izdaje se brodovima koji imaju Međunarodnu svjedodžbu o sprječavanju onečišćenja zraka i čiji motori udovoljavaju zahtjevima NOx Tehničkog kodeksa, Pravilo 2/2.3.4/2.4.1. Zahtjeva se za svaki glavni ili pomoćni dizelski motor snage 130 kW ili više.

Međunarodna svjedodžba o energetskej učinkovitosti

Ovu svjedodžbu izdaje se brodovima za koje je ugovor o gradnji potpisan 1.siječnja 2013.g. ili kasnije, ili kojima je kobilica postavljena 1.srpnja 2013. ili kasnije, ili koji su isporučeni 1.srpnja 2015.g. ili kasnije te brodovima na kojima se obavlja veća preinaka¹⁰ bruto tonaže 400 i više, a koji obavljaju međunarodna putovanja.

2.3.4. Isprave na osnovi konvencije o olakšicama u međunarodnom pomorskom prometu

Opća izjava (General Declaration)

U općoj izjavi navedeni su podaci koje lučka kapetanija zahtjeva prilikom dolasku ili odlasku broda u luku.

Popis posade (Crew's list)

Svi brodovi čija se posada ukrcala na temelju propisane isprave za ukrcaj moraju imati popis posade. Njime se utvrđuje koje su to osobe, kada su i za kakve poslove ukrcane i koje su njihove kvalifikacije. Neki od osobnih podataka svakog člana posade navedenih u popisu posade su: ime i prezime, zvanje u trgovačkoj mornarici, mjesto i datum rođenja, državljanstvo i prebivalište, datum i broj isprave o ukrcaju, mjesto i datum izdavanja ugovora o zaposlenju.

Pri svakom dolasku broda u luku popis posade mora se predati lučkoj kapetaniji, a u inozemnoj luci diplomatskom ili konzularnom predstavništvu ako ono postoji u luci dolaska.

¹⁰ Preinaka kojom se značajno mijenjaju dimenzije i nosivost broda, ili snaga brodskih strojeva, ili tip broda, ili kojom se značajno produljuje vijek broda, ili kojom se značajno mijenja energetska učinkovitost broda.

Popis putnika (Passenger list)

Popis putnika je isprava koju izdaje brod koji obavlja međunarodnu plovidbu. Nije obavezna na kratkim pomorskim putovanjima ili na kombiniranim putovanjima brod-željeznica između susjednih zemalja.

Izjava o osobnoj imovini članova posade (Crew's effects declaration)

Isprava koju izdaje brod u međunarodnoj plovidbi. Sadrži podatke o osobnoj imovini članova posade na brodu.

Pomorska zdravstvena izjava (Maritime declaration of health)

Riječ je o dokumentu koji popunjava zapovjednik, a unosi podatke o brodu, prethodnim lukama, državi pripadnosti broda, deratizaciji ili njenom oslobađanju, broj putnika. Važan dio dokumenta je upitnik o zdravlju, u kojem se odgovara sa da ili ne, a uz izjavu je priložena i tablica u kojoj se moraju upisati podaci o svakom slučaju bolesti ili smrti na brodu, odnosno ime i prezime ukrcaja, njezina funkcija na brodu, dob, spol, državljanstvo, luka ukrcaja i datum ukrcaja. Treba također opisati prirodu i tijek bolovanja odnosno liječenja.

2.3.5. Isprave na osnovi ostalih konvencija

Ovlaštenje časnika i članova posade

Izdaje se na temelju Međunarodna konvencija o standardima obuke, izdavanja svjedodžbi i stražarenja pomoraca (STCW Konvencija). STCW konvencija propisuje minimalne zahtjeve za stjecanje pojedinih ovlaštenja za obavljanje poslova na brodu i minimalne zahtjeve u pogledu znanja koja se traže za stjecanje tih ovlaštenja.

Potvrda o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu

Izdaje se, na temelju Međunarodne konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem, svakom brodu koji prevozi više od 2000 tona ulja kao teret. Potvrdom se dokazuje da je brod pokriven policom osiguranja ili drugim jamstvom.

Svjedodžba o deratizaciji i Svjedodžba o oslobađanju od deratizacije

Ova potvrda izdaje se na temelju Međunarodnog zdravstvenog pravilnika (1969.). Svjedodžbu o deratizaciji mora imati brod u međunarodnoj plovidbi, a bio je zagađen glodavcima. Njome se potvrđuje da je na brodu uspješno izvedena deratizacija. Brod koji nije bio zagađen glodavcima mora imati svjedodžbu o oslobađanju od deratizacije. Valjanost ove svjedodžbe je šest mjeseci, ali se rok može produljiti za jedan mjesec brodu koji plovi do luke u kojoj se pružaju usluge deratizacije, ako se smatra da tamo takvi poslovi mogu obaviti uz bolje uvjete.

Međunarodna svjedodžba o baždarenju

Ovu svjedodžbu mora posjedovati svaki pomorski brod dužine 24 metara i duži, a njome se dokazuje bruto i neto tonaža broda.

Svjedodžba o radu pomoraca (MLC)

Ovu svjedodžbu mora posjedovati svaki brod od 500BT-a i više, kada udovoljava zahtjevima Konvencije o radu pomoraca. Rok valjanosti certifikata je pet godina. Uz svjedodžbu izdaje se I Deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca, Dio I. te Dio II. Postoji i privremena svjedodžba o radu pomoraca čiji je rok valjanosti šest mjeseci.

Međunarodna svjedodžba o upravljanju balastnim vodama

Ovu svjedodžbu posjeduju brodovi bruto tonaže 400 i više. Izgrađeni s mogućnošću ukrcanja vodenog balasta na koje se primjenjuje Međunarodna konvencija o kontroli i upravljanju brodskim balastnim vodama, uključujući pomične od obalne platforme. Rok valjanosti je pet godina.

2.3.6 Ostale brodske isprave

Prijava o pomorskoj nezgodi (Note of protest)

Dokument u kojem zapovjednik izvještava o havariji, događaju koji je ugrozio sigurnost broda ili plovidbe, o izvanrednom događaju, onečišćenju opasnim i štetnim tvarima opaženim na plovnom putu. Zajedno s izvještajem potrebno je priložiti izvadak iz broskog dnevnika. Brod je dužan izvjestiti tijela uprave nadležne za poslove sigurnosti plovidbe odmah po dolasku, a najkasnije u roku od 24 sata.

Slobodan promet s obalom (Certificate of pratique)

Odobrenje koje izdaje nadležna lučka kapetanija i organ unutarnjih poslova nadležan za kontrolu prelaženja državne granice nakon što zapovjednik ili osoba koju ovlasti zapovjednik preda nadležnom sanitarnom organu pomorsku zdravstvenu izjavu. Ovo odobrenje moraju tražiti i brodovi koji dolaze iz domaće luke ako su tijekom putovanja stupili u fizički kontakt s brodom iz inozemstva.

Uz brod koji posjeduje odobrenje za Slobodan promet može pristati brod ili čamac za upravne svrhe, brod ili čamac radi pružanja pomoći ili radi spašavanja, tegljač radi tegljenja i pilotski brod ili čamac radi pilotaže, ali samo pilot može stupiti na brod s odobrenjem.

3. BRODARSKI UGOVORI

3.1. UVOD U PRIJEVOZ STVARI MOREM

Prijevoz stvari morem, kao i ostale trgovačke djelatnosti započinju sklapanjem ugovora. Razvojem svjetskog tržišta i rastom količine prevezenog tereta dolazi do složenijih pravnih odnosa ponajviše po pitanju odgovornosti u pomorskom prijevozničkom pothvatu, a time i do nesuglasica između brodovlasnika i korisnika prijevoza – osnovnih strana brodarskih ugovora.

1893.g. značajna je u kontekstu reguliranja pomorskog prijevoza i pravednije raspodjele odgovornosti u korist korisnika prijevoza. Naime, prije donošenja Harter Act-a 1893.g. prakticiralo se uključivanje klauzule o neodgovornosti broдача. Ipak, u međunarodnim okvirima, prvi unifikacijski akt o prijevozu stvari morem bila je Konvencija o teretnici iz 1924.g. tzv. Haška pravila. Njome je propisano da će se svaka ugovorna odredba kojom broдар stupa u povoljniji položaj od onoga što je predviđeno konvencijom, smatrati ništavnom i bez učinka, međutim predviđeno je moguće dovođenje broдача u zakinuti odnosno nepovoljniji položaj.

Na inicijativu zemalja u razvoju, dolazi do revidiranja brojnih dijelova međunarodnog pomorskog prava. Revidiranjem konvencije o teretnici došlo se do zaključka da se favorizira broдар u odnosu na korisnika prijevoza, a koji su pretežito iz zemalja u razvoju. Kako bi se ponovno pravičnije raspodijelili rizici u prijevozu morem, pooštravaju se odgovornosti broдача. 1978.g. u Hamburgu donesena je Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem tzv. Hamburška pravila, a 1974.g. donesena je Atenska konvencija o prijevozu putnika i prtljage morem.

Ugovori o iskorištavanju broда dijele se na: ugovore o pomorskom plovidbenom poslu i ugovore o zakupu broда. U ugovorima i pomorskom plovidbenom poslu predmet pravnog odnosa čini radnja prijevoza ili neka druga radnja koja se obavlja iskorištavanjem broда dok je u ugovoru o zakupu broда, svrha ugovora uporaba broда.

Pomorski zakonik ugovore o pomorskom plovidbenom poslu dijeli na: ugovor o prijevozu stvari, ugovor o prijevozu putnika, ugovor o tegljenju odnosno potiskivanju i ugovore koji se odnose na druge plovidbene poslove. Nadalje, sve ugovore o prijevozu stvari morem dijele se na brodarske ugovore i ugovore o prijevozu pojedinih stvari. Glavni element brodarskog ugovora je broд odnosno broдski prostor.

3.2. OPĆENITO O BRODARSKIM UGOVORIMA

U svijetu pomorstva isprava brodarskog ugovora o prijevozu stvari naziva se charter party. Naziv dolazi iz latinskih riječi carta partita, što znači – razdijeljen papir, jer bi se (u začetcima ovakvih ugovora) nakon zaključenja posla ugovor dijelio na dva dijela, jedan za broдача i jedan za naručitelja.. Kroz dugogodišnju uporabu (više od 200 godina), formirali su se tipski obrasci. Takve obrasce karakterizira velik broj klauzula. Neke od najpoznatijih organizacija koje se bave sastavljanjem takvih obrazaca su BIMCO i Chamber of Shipping.

Iako u pomorskoj praksi charterima nazivamo i ugovor o prijevozu stvari morem i zakupu broда, Pomorski zakon jasno razdjeljuje ta dva oblika ugovora. Ugovoru o zakupu broда je ugovor o iskorištavanju broда, karakterizira ga potpuno preuzimanje uprave nad brodom od strane unajmitelja, a prethodni prijevozni poduzetnik postaje zakupoprimatelj. U brodskom ugovoru, broдар se obvezuje prevesti stvari morem, a naručitelj prijevoza platiti vozarinu (članak 465. PZ-a). Broдарski ugovor je ugovor o djelu, a zakup broда je ugovor o uporabi stvari. U brodarskom ugovoru funkcija broдача odnosno nautička funkcija se ne mijenja dok u zakupu broда broдар tj. zakupoprimatelj ima obje funkcije- nautičku i komercijalnu.

Brodarski ugovori dijele se prema: brodskom prostoru i trajanju ugovora. Prema brodskom prostoru razlikujemo ugovore za prijevoz: cijelim brodom, razmjernim djelom broда i određenim brodskim prostorom. Prema trajanju brodarskog ugovora razlikujemo ugovore na vrijeme (time charter) i ugovore za putovanje (voyage charter).

3.2.1. Stranke brodarskih ugovora

Kako bi na pravi način mogla shvatiti razlike između time chartera i voyage chartera potrebno je zasebno analizirati stranke samih ugovora odnosno njihova prava i obveze u oba ugovora. S jedne strane nalazi se prijevoznik, a na drugoj korisnici prijevoza. Njih dijelimo na naručitelja, krcatelja (shipper) i primatelja (consignee). Ovdje se radi o sinalgmatičnom ugovoru tj. dvostrano obvezujućem, što će reći da sve ugovorne stranke imaju određena prava i obveze jedne prema drugoj.

3.2.1.1. Prijevoznik

Prijevoznik je vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza (čl. 5. st. 40. PZ-a). Zbog kompleksnog upravljačkog sustava rukovođenja iskorištavanja broda u suvremenom pomorstvu, može doći do ne razumijevanja i pitanja – tko je zapravo prijevoznik?

Takvo pitanje najčešće se postavlja zbog odgovornosti prema naručitelju zbog naknade šteta zbog gubitka ili oštećenja terete odnosno ugovorne odgovornosti.

Prema Konvenciji o teretnici (1924.) izraz prijevoznik obuhvaća vlasnika broda ili naručitelja prijevoza koji sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. Stranka koja vrši prijevoz određena je obvezom prijevoza, a stvarno-pravni odnos nije relevantan. Iz takve definicije proizlaze problemi definiranja prijevoznika npr. u ugovoru na vrijeme u kojem naručitelj može sklopiti ugovor o prijevozu sa trećom osobom.

Prema Hamburškim pravilima prijevoznik je svaka osoba koja je sklopila ili u čije je ime sklopljen ugovor o prijevozu robe morem s krcateljem. (čl. 1,1/)

Prema atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem prijevoznik se definira kao osobu koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa bilo da on sam stvarno obavlja prijevoz, bilo da ga obavlja preko stvarnog prijevoznika.

Konvencijama nije riješeno pitanje definiranja prijevoznika u slučaju izdavanja teretnice. Takvu ispravu može izdati brodovlasnik odnosno zapovjednik, naručitelj, podnaručitelj ili agenti. U “normalnim” slučajevima izdavanja teretnice brodovlasnik će se smatrati prijevoznikom, ali u slučaju zapovjednikovog potpisivanja “as agent on behalf of the charters”, prijevoznik postaje naručitelj unatoč navigacijskoj funkciji zapovjednik (brodovlasnika). Često se zbog takvih situacija u teretnicu uvodi klauzula “identity of carrier” koja garantira identitet prijevoznika.

U suvremenoj pravnoj praksi odvojeno se definira funkcija nositelja prijevoznog pothvata od funkcije stvarnog izvoditelja obveze prijevoza. Stvarni prijevoznik je svaka osoba kojoj je prijevoznik povjerio prijevoz terete ili dio prijevoza, te svaka druga osoba kojoj je takav prijevoz bio povjeren (čl. 1,2/ Hamburška pravila). Ugovorni prijevoznik odgovara za rad stvarnog prijevoznika. U sličnim uvjetima funkcionira ugovaranje tzv. mješovitog ili multimodalnog prijevoza u kojem je samo brodar u ugovornom odnosu sa naručiteljem i iako

jedan dio prijevoza mogu obaviti potprijevoznici, brodar odgovara za sve radnje i propuste uključujući i one potprijevoznika.

3.2.1.2. Naručitelj

Naručitelj je ugovorna stranka koja s prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu stvari morem. Često se koristi i izraz (u)najmitelj. Osnovne ugovorne obveze naručitelja su predaja tereta i plaćanje vozarine (osim ako nije drukčije ugovoreno). Ovisno o vrsti ugovora troškovi naručitelja su različiti. Primjerice u ugovoru na vrijeme troškovi naručitelja uključuju i trošak goriva, maziva, vode, ali i lučkih naknada.

Tradicionalni način predaje tereta na prijevoz (i preuzimanje) spominje se u Pomorskom zakoniku. To temeljno načelo govori kako je naručitelj je dužan na svoj trošak i rizik dopremiti teret do broda i postaviti ga ispod vitla da se može dignuti dizalicama (alongside rule), a brod je dužan na svoj trošak i rizik ukrcati teret i složiti ga. Isto pravilo vrijedi i za iskrcaj. (čl. 475.) Naručitelj je taj koji određuje način ukrcaja na brod. Naravno u praksi se često odredbama mijenja način predaje.

Pri dopremanju tereta na ukrcaj, naručitelj se ne može pozivati na otegotne okolnosti na relaciji do luke, ali ima pravo pozivati se na smetnje u samoj luci, primjerice štrajk lučkih radnika (strike clause).

3.2.1.3. Krcatelj

To je osoba koja na temelju ugovora o prijevozu stvari predaje stvari prijevozniku radi prijevoza. To može biti sam naručitelj ili neka druga osoba za koju naručitelj snosi odgovornost. Pod “predajom” podrazumijeva se pravna, a ne fizička predaja. Krcatelj može biti fizička ili pravna osoba, a u praksi su to najčešće špediteri odnosno logističari.

Krcatelj ima pravo nakon završenog ukrcavanja, zahtijevati od prijevoznika u svoje ime da mu se izda teretnica. To pravo ima i kada nije ujedno i naručitelj. U takvom razvoju situacije, krcatelj suprotno tradicionalnom gledištu (nema samostalni pravni odnos prema prijevozniku) stupa u neposredniji odnos prema prijevozniku.

Propisane dužnosti krcatelja su: predaja carinskih i drugih isprava potrebnih za ukrcaj, prijevoz i iskrcaj zapovjedniku i mora potpisati prijepis teretnice ako to od njega traži zapovjednik.

Valja razlikovati krcatelja od lučkog slagača (štivadora). Lučki slagač obavlja ukrcaj ili iskrcaj na temelju posebnog ugovora.

3.2.1.4. Primatelj

Primatelj je osoba ovlaštena da primi stvari od prijevoznika. Ova osoba također može biti naručitelj ili neka druga osoba. Ova osoba najčešće nije u ugovornom odnosu sa prijevoznikom te se pravo primanja terete na nju prenijelo kupnjom terete. Naravno, preuzimanjem terete, obje stranke stupaju u međusobni ugovorni odnos. Konkretno u ovom slučaju, primatelj stupa u samostalni odnos prema prijevozniku te ima pravo naknade štete zbog oštećenja ili gubitka terete pri prijevozu.

Primatelj u pravnom smislu može biti osoba (pravna/fizička) koja je navedena u ugovoru o prijevozu ili ukoliko je u ovlaštenom posjedu¹¹ prijevozne isprave. Ako u ugovoru o prijevozu nije izričito navedena osoba primatelj različita od naručitelja, smatrat će se da je sam naručitelj-primatelj.

S obzirom na prijevoznu ispravu razlikujemo teretnicu na ime, po naredbi i na donositelja.

U teretnici na ime primatelj je naveden poimence. Kod teretnice po naredbi teret se predaje osobi koja ne mora biti navedena, ali naredbom ovlaštene stranke za preuzimanje. postaje primatelj. U teretnici na donositelja primatelj je ona osoba koja prezentira teretnicu prijevozniku. Bitno je spomenuti notify party- osoba koju je prijevoznik dužan obavijestiti o dolasku broda. Ova osoba nema svojstvo primatelja stoga je važno razlikovati ove dvije stranke.

3.3. BRODARSKI UGOVOR ZA PUTOVANJE

Brodarskim ugovorom za putovanje (voyage party) brodar se obvezuje da će prevesti stvari u jednom ili više unaprijed određenih putovanja. Koristi se ponajviše kod prijevoza velikih količina istovrsnog terete.

¹¹ Osoba koja može dokazati da je na posjedovanje teretnice formalno legitimirana.

Ukoliko se radi o uzastopnom prijevozu potpisuje se “Consecutive voyage charterparty”. Takvim ugovorom predviđa se broj putovanja ili određuje broj putovanja u određenom periodu. Ovaj kao i drugi brodarski ugovori prestaju važiti po (zadnjem) obavljenom putovanju.

U ugovoru se navode ukrcajne i iskrcajne luke pri čemu naručitelj ima dodatnu mogućnost određivanja luke s unaprijed utvrđene liste ili prema određenom geografskom području.

Prijevozni put brodarskog ugovora na putovanje može se podijeliti u četiri faze:

1. pripremno putovanje i stavljanje broda na raspolaganje u ukrcajnoj luci- ova faza se tiče isključivo brodarka-prijevoznika i njegova je odgovornost da dovede brod u ukrcajnu luku i da se pobrine da brod bude sposoban za plovidbu.

2. preuzimanje tereta na prijevoz; ukrcaj i slaganje tereta na brod- nakon što je brodar doveo svoj brod u luku ukrcaja dio odgovornosti prelazi i na korisnika prijevoza-naručitelja, ali i na krcatelja.

3. prijevoz tereta- u ovoj fazi odgovornost je opet samo od brodarka-prijevoznika

4. iskrcaj tereta i predaja tereta primatelju- dolaskom broda u luku iskrcaja odgovornost se opet može podijeliti na korisnika prijevoza-naručitelja i primatelja u nekim slučajevima ¹²

Vozarina se plaća prema količini prevezenog terete ili kao “lump sum” odnosno jednokratna isplata. Ukoliko je vozarina ugovorena po jedinici vremena, konkretna visina vozarine ovisit će o trajanju putovanja. U uzastopnom prijevozu vozarina se određuje prema broju stvarno obavljenih putovanja.

Primjeri najpoznatijih isprava o prijevozu za putovanje su: GENCON, Asbatankvoy Charter, Shellvoy, a još se pojavljuju i Cementvoy, Nipponcoal, Gasvoy, Auswheat, Tankervoy, Chemtankvoy.

U Republici Hrvatskoj brodarski ugovor na putovanje uređen je Pomorskim zakonikom i Zakonom o obveznim odnosima. U članku 467. PZ-a piše kako se za brodarski ugovor za više putovanja mora sastaviti ugovor u pismenom obliku. Ako nije poštovana pisana forma ugovora, on ne proizvodi pravne učinke dakle nepostojeći je. Ne pridržavanje jedne stranke zahtjevu za uporabu pisanog oblika daje drugoj stranci pravo na naknadu štete.

¹² Matesković, M. 2017, 'Brodarski ugovor na putovanje', University of Rijeka, Faculty of Maritime studies, <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:779759>

Također zanimljivo je spomenuti i članak 472. PZ-a koji govori o prestanku važenja ugovora o prijevozu stvari kada je njegovo izvršenje trajno onemogućeno. Također, ukoliko je izvršenje ugovora onemogućeno za dulje vrijeme ili neizvjesno koliko će nemogućnost prijevoza trajati, svaka strana ima pravo odustati od ugovora. Specifično su u Pomorskom zakoniku normirani viša sila i odustanka od ugovora. Viša sila je okolnost koja se nije mogla predvidjeti u času zaključavanja ugovora i koja se ne može spriječiti ili otkloniti i kada je izvršenje ugovora onemogućeno.

3.3.1. Obveze, odgovornosti i prava ugovornih strana

Prijevoznik je početna karika ovoga ugovornog lanca u pogledu prijevoza jer mora osigurati brod i njegovu sposobnost plovidbe kao i sposobnost ukrcaja terete, a podrazumijeva se i samo izvođenje navigacije. Bitno je spomenuti kako njemu pripadaju i svi troškovi ukrcaja i izvođenja putovanja kao što su gorivo i plaća posade.

Na naručitelju je osnovna obveza pribavljanje terete (i dovesti ga do područja teretnih ukrcajnih uređaja) i obveza plaćanja vozarine. Vrlo važna stvar za prijevoznika, a naručiteljeva je obveza, točnost podataka o teretu. Tim se podacima koristi posada pri manipulaciji sa teretom,

Informacija o trenutnom položaju broda i ona važnija – vremenu dolaska broda u luku ukrcaja, nalazi se u prvom dijelu standardnog obrasca charter partije. Temeljem brisovne klauzule (cancelling clause) naručitelj ima pravo otkazati tj. Raskinuti ugovor ako brod ne stigne na vrijeme (u luku ukrcaja). Ugovorom je određen najraniji datum početka ukrcaja terete i najkasniji datum prihvaćanja broda za ukrcaj (vremenska obveza naručitelja za prihvaćanje broda).

Ukrcaj tereta tradicionalno je dio troška, rizika i odgovornosti broda, ali postoje mogućnosti mijenjanja stavki te se dodatnim klauzulama može prebaciti operacija ukrcaja (i slaganja), a time trošak i rizik na naručitelja. Budući da takve poslove u stvarnosti ne obavlja naručitelj koji je samo u pravnom smislu odgovoran za takve operacije, naručitelj ima pravo imenovati svoje štivadore koji će ukrcati (i složiti) teret na brod. No, za bilo kakve štete po brod i teret u slučaju nemara i nestručne manipulacije teretom neće biti odgovoran naručitelj, osim ako u ugovoru nije drukčije naznačeno.

Ugovaranjem klauzule F.I.O.S.T. (Free In, Out, Stowing, Trimming) uređuje se ukrcaj terete na način da prijevoznik još uvijek ima odgovornost i rizik ukrcaja, ali se teret troškova prebacuje na naručitelja. Postoje i slične kraće varijacije klauzule ovisno o dogovoru stranaka npr. F.I.O., F.I.O.S.

Iskrcaj spada po odgovornost obje strane s obzirom da je prijevoznik odgovoran za premještanje terete iz skladišta ili sa palube do boka broda, a primatelj je obavezan primiti teret sa obale. Glede odgovornosti, iskrcaj kao i ukrcaj može biti drugačije uređen u ugovoru. Iskrcaj se mora završiti unutar ugovorenih stojnica, u protivnom je naručitelj odgovoran za prekostojnice kao i na ukrcaju.

Prijevoznik ima ugovornu obvezu predaje tereta primatelju. Ukoliko se u luci iskrcaja primatelj ne javi, ne želi primiti teret i sl. prijevoznik je dužan tražiti uputu krcatelja, a ako je ne primi na vrijeme ili je ne može izvršiti, protekom 30 dana prijevoznik može prodati cijeli ili dio terete zbog podmirivanja tražbine.

3.3.2. Analiza tipiziranog ABSATANKVOY ugovora

ABSA (Association of ship brokers and agents (USA)) je američko udruženje pomorskih agenata i "brokera". U ovom poglavlju biti će opisani i pojašnjeni dijelovi odnosno klauzule jednog tipiziranog obrasca, konkretno tankerskog ugovora za putovanje.

Ovaj kao i većina (ako ne i svi) ugovora za putovanje započinje preambulom. Taj dio ugovora sadržava podatke o mjestu i vremenu popunjavanja ugovora, imenuju se stranke i određuje brod. Preambulom je također pojašnjeno kako će u slučaju konflikata, odredbe prvog dijela odnosno "Part 1" ugovora prevladati nad onima u drugom dijelu odnosno "Part 2" ugovora. Zanimljivo je kako se stranka koja mora osigurati brod navodi kao "Chartered owner/owner" tj. ovlašteni vlasnik/vlasnik.

U nastavku ovog završnog rada biti će analizirane bitne odredbe ugovora koje se odnose na identifikaciju broda, stranke ugovora, uvjete prijevoza terete te prava i obveze stranaka.

U odredbi A. prvog dijela opisuje se plovilo i njegova pozicija. Karakteristike koje moraju biti navede su: nosivost, klasa, gaz broda na ljetnoj oznaci nadvođa (u morskoj vodi), kapacitet za teret u tonama ili postotku kapaciteta skladišta, je li opremljen opremom za zagrijavanje

tereta (coiled), je li premazan protuobraštajnim sredstvima (coated), koja su bila dva posljednja tereta, trenutna pozicija i kada će brod biti spreman (expected ready).

U odredbi B. riječ je o stojnicama (laydays). Njima je određen vremenski period (commencing i cancelling- počevši sa i prestanak sa) predviđen za ukrcaj/iskrcaj tereta. U ovom periodu vlasnik mora držati brod na raspolaganju za operacije ukrcaja ili iskrcaja bez dodatnih naknada. Kao što je već spomenuto u radu, a dotiče se ove odredbe, obveza vlasnika je da brod učini dostupnim, a naručitelja da teret dostavi u luku.

U odredbama C. i D. navode se ukrcajna(e) i iskrcajna(e) luka(e). Pri desnoj margini ugovora navodi se kako je ovdje riječ o naručiteljevom izboru. U odredbi E. navodi se teret koji se prevozi, a odredbom F. ugovara se vozarina. Vozarina se ovim ugovorom plaća po toni tereta (2240lbs) i obveza je naručitelja. U odredbi G. navodi se kome treba platiti vozarinu gdje je riječ o vlasnikovom ili brodarevom agentu.

U odredbi H. navodi se ukupno vrijeme stojnica u radnim satima (laytime). U odredbi I. navodi se vrijeme prekostojnica (demurrage per day). U ovoj klauzuli je zapravo riječ o iznosu po danu koji naručitelj plaća zbog prekoračenja vremena stojnica. U odredbi J. upisuje se iznos koji vlasnik plaća naručitelju, u postotku vozarine, po isplaćivanju vozarine vlasniku. Ova provizija je naknada naručitelju za troškove nastale iznajmljivanjem plovila posrednicima treće strane ili od strane naručiteljevog prijevozničkog odjela.¹³ U rubrici K. odabire se mjesto (London ili New York) u kojem će se provesti arbitražni postupci ili postupci opće havarije. U rubrici L. riječ je o TOVALOP “shemi” (Tanker Owner Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution) odnosno vlasnik jamči da je brod dio te sheme te da će biti održavan u skladu sa zahtjevima TOVALOP sheme. U rubrici M. (special provisions) moguće je dodati klauzule kojim se dodatno uređuje odnos između brodarka i naručitelja. Na kraju prvog dijela nalazi se mjesto za potpis (witness the signature of) osoba od strane vlasnika i naručitelja. U drugom dijelu detaljnije su opisane neke već spomenute odredbe, ali i neke dodatne klauzule.

1. JAMSTVO-PUTOVANJE- TERET (WARRANTY-VOYAGE-CARGO)

Brod čija je klasa i njeno održavanje utvrđeno prvim dijelom mora nastaviti do luke ukrcaja u skladu s klauzulom 4. ili toliko blizu koliko sigurnost dopušta (uvijek

¹³ <https://www.danaos.com/Glossary/>

plutajući-always afloat) i budući su uvjeti sposobnosti plovidbe i prijevoza tereta zadovoljeni tj. mogu postići dužnom pažnjom, osim zbog opasnost bilo koje vrste izvan kontrole vlasnika ili zapovjednika (npr. more), mora utovariti puni i potpuni teret od naručitelja, ne prekoračujući brodske kapacitete (treba ostaviti ullage prostor u tankovima), a tako ukrcan mora odmah nastaviti u luku iskrcaja ili toliko blizu koliko sigurnost dozvoljava kako bi isporučio teret.

2. VOZARINA (FREIGHT)

Naručitelj mora platiti vozarinu po isporuci tereta, umanjenu za sve isplate ili predujmove dane zapovjedniku ili agentima vlasnika u lukama ukrcaja ili iskrcaja i umanjena za trošak osiguranja na njima. Ukoliko se pri analizi otkrije da teret sadrži sediment ili vodu (i njihov postotak), ne dolazi do smanjivanja vozarine. Usluge takve inspekcije organizira i trošak su naručitelja.

3. “MRTVA VOZARINA” (DEADFREIGHT)

Ukoliko naručitelj ne dostavi punu količinu tereta, brod može, po izboru zapovjednika, a mora na zahtjev naručitelja, nastaviti svoje putovanje. pod uvjetom da se ne ugrožava brodska stabilnost odnosno sposobnost plovidbe. U tom slučaju, “mrtva vozarina” će se platiti po stopi ugovorenoj u prvom dijelu ugovora, konkretno na razliku između usisne (ukrcajne) količine i količine koje bi brod prevezao da je ukrcano do minimalnog dopuštenog nadvođa za putovanje.

4. IMENOVANJE UKRCAJNIH I ISKRCAJNIH LUKA

Naručitelj mora imenovati luku ukrcaja najmanje 24 sata prije spremnosti plovila za isplovljenje iz prethodne lule iskrcaja. Naručitelj također ima mogućnost imenovanja luka ukrcaja ili iskrcaja radio vezom za neka posebija putovanja npr. Land’s end (UK). Sve dodatne troškove nastale promjenama luka ukrcaja i iskrcaja plaća naručitelj, a svako izgubljeno vrijeme za plovidbu računati kao iskorišteno vrijeme stojnica.

5. LAYDAYS- STOJNICE

Stojnice neće započeti prije datuma navedenog u prvom dijelu ugovora, osim uz odobrenje naručitelja. Naručitelj ima mogućnost poništenja ovog ugovora ukoliko brod ne bude spreman do 16:00 (po lokalnom vremenu) na datum otkazivanja; obavijest o

otkazivanju mora se poslati vlasniku u roku od 24 sata. U protivnom ugovor ostaje na snazi.

6. OBAVIJEST O SPREMNOSTI (NOTICE OF READINESS)

Brod, po dolasku na sidrište, dužan je obavijestiti naručitelja ili njegovog agenta da je brod spreman za ukrcaj ili iskrcaj. Ukoliko je zbog bilo kakvog razloga kašnjenje broda uzrokovano prijevozom nastalo nakon slanja obavijesti spremnosti, nad kojim naručitelj nema kontrolu, takvo kašnjenje neće se računati kao iskorišteno vrijeme stojnica.

7. VRIJEME UKRCAJA I ISKRCAJA

Ukoliko propisi vlasnika luke ili lučkih vlasti zabranjuju ukrcaj ili iskrcaj tereta noću, takvo izgubljeno vrijeme neće se računati kao iskorišteno vrijeme stojnica, ali ukoliko naručitelj, krcatelj ili primatelj zabrane takav rad, izgubljeno vrijeme se računa kao iskorišteno vrijeme stojnica. Vrijeme potrebno plovilu za kretanje od sidrišta do mjesta ukrcaja ili iskrcaja te vrijeme potrebno za ispuštanje balasta ili otpadnih voda, neće se računati kao iskorišteno vrijeme stojnica.

8. VRIJEME PREKOSTOJNICA (DEMURRAGE)

Ukoliko dođe do premašivanja vremena stojnica zbog požara, eksplozije, oluje, štrajka i kvara strojeva ili opreme u ili oko pogona naručitelja, krcatelja ili primatelja tereta, stopa prekostojnica smanjit će se za polovicu iznosa navedenog u prvom dijelu. Naručitelj neće biti odgovoran za bilo kakve prekostojnice zbog kašnjenja uzrokovano štrajkom, obustavom ili ograničavanjem rada ili blokiranje nad zapovjednikom, časnicima i posadom broda, tegljača i pilota.

9. SIGURAN VEZ – PROMJENA

Naručitelj ima pravo prebaciti brod s jednog sigurnog veza na drugi uz plaćanje svih troškova tegljenja i peljarenja, naknada za vozne linije, dodatne agencijske naknade, carinski prekovremeni rad i naknade i sve druge dodatne lučke troškove zbog korištenja više od jednog veza. Vrijeme utrošeno za promjenu veza računat će se kao iskorišteno vrijeme stojnica osim ako je drugačije navedeno u klauzuli 15.

10. UPUMPAVANJE I ISPUMPAVANJE - PUMPING IN AND OUT

Ukrcaj (upumpavanje) tereta trošak je naručitelja, a iskrcaj (ispumpavanje) trošak broda odnosno vlasnika, ali na rizik i "štetu" (peril) broda samo do cijevnih priključaka (manifolda pri sredini broda), gdje će teret primiri naručitelj ili primatelj. Ukoliko naručitelj zahtjeva, brod nakon iskrcaja mora očistiti obalne cjevovode od tereta pumpanjem vode kroz njih, a vrijeme potrošeno za tu svrhu računat će se u odnosu na dopušteno vrijeme stojnica. Ukoliko zbog lučkih propisa brod nije sposoban osigurati potrebnu energiju za iskrcaj ili ukrcaj, naručitelj ili primatelj će o svom trošku osigurati svu potrebnu struju, ali će vlasnik platiti struju koja se dovodi do plovila u druge svrhe ako se teret ukrcava sa „lightera“ (manjih brodova za prijevoz nafte), brod će o trošku naručitelja osigurati energiju za upumpavanje tereta, ukoliko to zatraži naručitelj prekovremeni rad posade broda tijekom ukrcaja i iskrcaja trošak su broda.

11. CRIJEVA (eng. HOSES) : PRIVEZ NA MORSKIM TERMINALIMA

Crijeva će isporučiti naručitelj, a spajat će ih i odvajati naručitelj ili po izboru vlasnika, od strane vlasnika na rizik i trošak naručitelja. Vrijeme stojnica će se nastaviti sve dok se crijeva ne odspoje. Kad se brod ukrci ili iskrca na morskom terminal, brod mora biti opremljen o trošku vlasnika uključujući odgovarajuće kopnene alate, konope za privezi i opremu za rukovanje podmornicom za rukovanje "podmorskim" crijevima.

12. PRISTOJBE-POREZI-PRISTANIŠTE

Naručitelj plaća sve poreze, pristojbe i druge naknade za teret, uključujući, ali ne ograničavajući se na carinski prekovremeni rad na teretu. Naručitelj će platiti i sve poreze na vozarinu u lukama utovara ili istovara i sve neuobičajene poreze, procjene i državne pristojbe koje trenutno nisu na snazi, ali koje bi u budućnosti mogle biti nametnute na plovilo ili teret.

Vlasnik plaća sve naknade i ostale pristojbe na brodu (bez obzira jesu li naknade utvrđene na temelju količine terete). Brod je oslobođen od naknada za korištenje bilo kojeg pristaništa ili privezišta koje organizira naručitelj u svrhu ukrcaja ili iskrcaja; međutim vlasnik će biti odgovoran za naknade za takav vez kad se koristi isključivo za potrebe broda, kao što je čekanje naloga vlasnika, čišćenje tankova. potrebe popravaka i sl.

13. LED – ICE

Ukoliko je luka nedostupna zbog leda, brod mijenja kurs prema zapovjedi zapovjednika, a ujedno mora obavijestiti naručitelja radiom ili drugim sredstvom. Ako je dostupan, naručitelj, krcatelj ili primatelj, mora radijski naložiti brodu sljedeću odnosno zamjensku luku koja je oslobođena od leda i gdje postoje uslovi za ukrcaj ili iskrcaj – u ovakvom slučaju za cijelo vrijeme od trenutka skretanja kursa do dolaska u luku utovara ili istovara trošak snosi naručitelj po stopi prekostojnica. Ukoliko zapovjednik strahuje za moguća oštećenja na brodu i mogućnost zarobljavanja broda u ledu, zapovjednik će iskomunicirati s naručiteljem, krcateljem ili primateljem, hoće li skrenuti u drugu luku (prema klauzuli 14.) ili će na njihovu odgovornost ostati u izvornoj luci – u oba slučaja troškove snosi naručitelj po stopi ugovorenih prekostojnica.

14. DVIJE ILI VIŠE LUKE RAČUNAJU SE KAO JEDNA

Ukoliko je u klauzuli F prvog dijela omogućeno grupiranje ili kombinacija luka, bilo koje dvije ili više luka ili terminala računat će se kao jedna luka samo za potrebe izračuna vozarine i prekostojnica .

17. KARANTENA I FUMIGACIJA

Ako naručitelj pošalje brod u luku ili mjesto gdje postoji karantena, svako kašnjenje računat će se kao iskorišteno vrijeme stojnica, ali ako se karantena ne proglašuje dok brod nije na putu do te luke, naručitelj neće biti odgovoran za kašnjenje. Ako je brod, prije ili nakon “ulaska” u ugovor, pristao na bilo kojem pristaništu koje nije slobodno od nametnika, mora prije nego što nastavi do pristaništa bez nametnika, obaviti fumigaciju o trošku vlasnika, osim ako je naručitelj naredio da plovilo ode na zaraženo pristanište, onda on snosi troškove.

18. ČIŠĆENJE

Vlasnik će očistiti brodske spremnike (tankove), cijevi i pumpe na zadovoljstvo naručiteljevog inspektora. Brod neće biti odgovoran ni za jednu primjesu (admixture) ako se prevozi više od jedne “kvalitete” tereta odnosno nafte osim ako je primjesa, istjecanje, onečišćenje ili pogoršanje posljedica nesposobnosti za plovidbu koja postoji za vrijeme ukrcaja ili na početku (inception) putovanja koja je bila otkrivena primjenom dužne pažnje ili pogreškom/greškom zaposlenika (servants) vlasnika kod ukrcaja, čuvanja ili iskrcaja tereta.

19. KLAUZULA OPĆIH IZUZEĆA – GENERAL EXCEPTION RULE

Brod, njegov zapovjednik i vlasnik neće, osim ako nije drugačije navedeno u ugovoru, biti odgovorni za bilo kakav gubitak, štetu. Kašnjenje ili neuspjeh u izvršavanju ovog ugovora, koji proizlazi ili je rezultat: bilo kojeg postupka, nemara, propusta ili prevare od strane zapovjednika, pilota, pomoraca ili drugih službenika vlasnika u plovidbi ili pri upravljanju brodom; požar, osim ako nije uzrokovan osobnim planom ili nemarom vlasnika; sudar, nasukanje ili opasnost, nezgoda u moru ili drugim plovnim vodama; spašavanje života ili imovine, oštećenje zbog rasipanja tereta ili oštećenja koji proizlazi iz neke druge mane, smanjene kvalitete ili mane tereta; bilo koje djelovanje ili propust naručitelja ili vlasnika, krcatelja ili primatelja tereta, njihovih agenata ili predstavnika, nedostatnost pakiranja, neadekvatnost oznake, ni vlasnik ni naručitelj neće biti odgovorni za bilo kakvu štetu, kašnjenje ili gubitak koji proizlaze iz “akta Boga”- ratni čin, opasnost mora, čin gusara ili lopova; ili zapljena u okviru pravnog postupka pod uvjetom da je obveznica odmah primljena za oslobađanje broda ili tereta; zbog štrajkova ili obustava ili obustave rada iz bilo kojeg razloga, djelomičnog ili općeg.

21. PRAVO ZADRŽAVANJA

Vlasnik ima apsolutno pravo zadržavanja na teretu za svu vozarinu, mrtvu vozarinu, prekostojnice i troškove, uključujući odvjetničke naknade, povrat istih, a pravo zadržavanja će se nastaviti nakon predaje tereta u posjed naručitelja ili imatelja teretnice.

23. KRŠENJE

Odštete zbog kršenja ovog ugovora uključuju svu dokazivu štetu i sve troškove tužbe i odvjetničke naknade nastale u bilo kojoj tužbi.

25. PODZAKUP – SUBLET

Naručitelj ima pravo dati Plovilo u podzakup, međutim, naručitelj će uvijek ostati odgovoran za ispunjavanje ugovorenih odredbi ovog ugovora.

26. KLUZULA ZAGAĐENJA ULJEM

Vlasnik se slaže sudjelovati u naručiteljevom programu sprječavanja zagađenja uljem. Takvim programom zabranjuje ispuštanje ulja, balasta, zauljenih voda, osim u ekstremnim okolnostima u kojima je ugrožena sigurnost broda, tereta i života. Ukoliko

naručitelj zahtjeva da se koriste deemulgatori, naručitelj plaća troškove nabave istih. Naručitelj je suglasan platiti vozarinu u skladu s uvjetima iz ugovora za bilo kakvo konsolidirano pranje tankova, prljavi balast itd. zadržan na brodu prema uputama naručitelja tijekom putovanja pod teretom do maksimalno 1% ukupne nosivosti broda koja se može u skladu s propisanim uvjetima prevoziti za to putovanje. Svi troškovi ispumpavanja ostataka tereta u odgovarajuće prihvatne uređaje na obali bit će za račun naručitelja, a dodatno vrijeme, ako ga bude, utrošeno za ovu operaciju računat će se kao iskorišteno vrijeme stojnica.

3.4. BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME

Brodarski ugovor na vrijeme (time charter) ugovor je o prijevozu stvari morem kojim se brodar obvezuje da će u ugovorenom vremenu i ugovorenim brodom obavljati za naručitelja (time charterer) prijevoze, a naručitelj se obvezuje da će za to vrijeme plaćati ugovorenu vozarinu (hire).¹⁴

Za razliku od brodarskog ugovora za putovanje, ovaj ugovor zaključuje se isključivo za čitavi brod. Naručitelj je za vrijeme trajanja ugovora, osoba koja konkretno upravlja brodom, naravno, isključivo u granicama ugovora. Pojednostavljeno, naručitelj je ovlašten samostalno raspolagati brodom u komercijalnom smislu. Takvo ovlaštenje proizlazi iz odredbe čl. 450. st. 1. PZ-a kojom je zapovjednik broda dužan provoditi naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda. Načelno se odnose na luke i terete. U ovome kontekstu valja reći kako brodar u slučaju potpune ne iskorištenosti brodskog prostora ne može raspolagati tim prostorom bez pristanka naručitelja.

Jedan od najvećih brodskih troškova je gorivo. U ugovoru na vrijeme troškove goriva, ali i cjelokupnog pogona snosi naručitelj. Osim toga, dužan je plaćati lučke pristojbe i plovidbene naknade. Još jedan u nizu troškova po naručitelja je trošak odnosno rizik zakašnjenja. Iako naručitelj raspolaže brodom i ima ovlaštenje davati naloge zapovjedniku, trošak posade (wages and maintenance) snosi brodar.

¹⁴ Pavić, D.; Pomorsko imovinsko pravo, Split, 2006., p.102.

Kao i u ugovoru za putovanje, postoji mogućnost da naručitelj sklopi potprijevozni ugovor sa trećom osobom. Bez obzira na taj ugovor, naručitelj ne postaje brodar već zadržava funkciju naručitelja te je i dalje nositelj odgovornosti za uredno izvršavanje ugovora o prijevozu.

Kao što je navedeno u čl. 584. PZ-a, u slučaju pružanja usluge spašavanja za vrijeme trajanja ugovora, brod ostvaruje pravo na nagradu koja se nakon podmirenja troškova spašavanja i nagrade posade, dijeli na jednake dijelove između prijevoznika i naručitelja.

Najpoznatiji obrasci ugovora na vrijeme su BALTIME i NYPE, ali u svrhu usporedbe sa ASBATANKVOY ugovorom, u sljedećem potpoglavlju biti će analiziran ASBETIME iz 1981. godine.

3.4.1. Analiza ASBETIME ugovora na vrijeme

U ovoj analizi ponajviše će biti riječ o klauzulama i rubrikama koje nisu navedeni ili su različite od onih u već analiziranom ASBATANKVOY ugovoru.

Ovaj ugovor je revidirana verzija NYPE (New York Exchange Form) brodarskog ugovora na vrijeme. Na prvi pogled ugovor je veoma različit od ugovora za putovanje, konkretno, ugovor je ispunjen tekstom u kojemu su ostavljeni prazni dijelovi za popunjavanje. Iako je načelno takav način ugovaranja rezerviran za prvi dio ugovora te se kasniji dijelovi baziraju na točno određenim klauzulama, ne možemo točno razdijeliti ugovor na 3 odnosno 4 dijela (sa preambulom) kao u ugovoru za putovanje već u maksimalno 2 dijela, a to su dio 1 sa informacijama stranaka, broda i ugovornim klauzulama te dio 2 koji se sastoji od dodatnih klauzula koje uopće ne moraju biti ugovorene.

U tekstu “preamble” upisuje se mjesto, datum i godina ugovaranja, podatci o vlasniku, vrsta plovila (brod na parni pogon ili motorship (brod s motorom, načelno na izgaranje), bruto i neto tonaža, konjska snaga motora, klasa, kapacitet za bale i žito, nosivost na ljetnoj oznaci nadvođa u morskoj vodi, podaci o stalnim težinama (npr. balast) i brzina broda te njegova potrošnja pri potpunoj nakrcanosti. Nadalje se navode podatci o naručitelju te vremenski period na koji se brod prepušta naručitelju za upravljanje u komercijalne svrhe. Brod se mora dostaviti u takvom doku, vezu ili mjestu gdje može sigurno “ležati”, uvijek na površini, u bilo kojim uvjetima plime i oseke, osim ako nije drugačije specificirano u posebnoj klauzuli. Na dan predaje, brod bi trebao biti spreman ukrcati teret sa čistim skladištima.

Ugovorom je isključeno odnosno zabranjeno posjedovanje stoke, oružja, streljiva i eksploziva i bilo kakvih drugih ugovorom naznačenih stvari. Također pruža mogućnost ugovaranja granica “trgovine” (trading limits) što u praksi označava geografska područja i luke u kojim brod može ploviti. Dosad napisane stavke ugovora sa sobom vuku i uvjete koji su definirani sljedećim klauzulama.

Vlasnik treba pružiti i platiti osiguranje broda i svih njegovih dijelova kao što su kabina, paluba, strojarnica i sl. Vlasnik kao što je već navedeno ima obvezu isplaćivanja plaće i ostalih troškova posade. Također se obvezuje držati brod u dobrom stanju za vrijeme ugovora.

Naručitelj mora, za vrijeme eksploatacije (on hire), pružiti i platiti sve troškove goriva osim ako nije drugačije dogovoreno, lučkih naknada, pilotaže, tegljenja, agencijskih naknadi, provizije i ostale osim onih u klauzuli 1, ali ukoliko su troškovi nastali zbog razloga za koje je odgovoran brod (zapovjednik, posada i kompanija), troškove mora podmiriti vlasnik. Za primjer, ukoliko je fumigacija potrebna zbog bolesti člana posade, trošak snosi vlasnik, no, ukoliko je fumigacija potrebna zbog tereta ili luka koje je brod ticao za vrijeme ugovora, trošak snosi naručitelj.

Pri dostavi i vraćanju broda (delivery and return), stranke koje će dobiti brod na raspolaganje moraju preuzeti i platiti zaostalo gorivo na brodu. Također se dogovara s kojim količinama i cijenom goriva se dostavlja i vraća brod. Naručitelj plaća vozarinu odnosno najam po ugovorenoj stopi koja može biti po danu ili drukčije navedena. Plaća se u američkim dolarima po toni korisne nosivosti, uključujući gorivo i zalihe.

Naručitelj izvodi sve operacije prekrcaja i slaganja na svoj trošak te pod nadzorom zapovjednika. Teretnice mogu potpisati zapovjednik, agenti ili sam naručitelj, ali ni u kojem slučaju vlasnik ne može biti odgovoran za štetne posljedice teretnice. Ukoliko je naručitelj nezadovoljan radom zapovjednika ili časnika, vlasnik mora istražiti njihov rad i ako je potrebno zamijeniti ih. Naručitelj također ima mogućnost imenovati “nadzornika tereta” (Supercargo) koji prati teret odnosno nadzire da li se putovanja odvijaju kao što je predviđeno. Takvoj osobi brod mora pružiti besplatan smještaj i hranu.

Naručitelj treba snabdjevati zapovjednika (s vremena na vrijeme) sa instrukcijama i plovidbenim smjernicama u pisanom obliku, a zapovjednik je dužan čuvati brodske dnevnik koji na zahtjev mogu biti kopirani i dani na uvid naručitelju, njegovim agentima ili nadzorniku tereta.

Klauzula br. 13. Daje naručitelju pravo produljenja, točnije, nastavljanja ovog ugovora za određeno vrijeme.

Klauzula br. 14. Određuje vrijeme početka stajnica. Također se daje mogućnost prekida ugovora naručitelju u bilo kojem trenutku prije vremena odnosno trenutka početka raspolaganja

OFF HIRE klauzula je jedna od najvažnijih klauzula ovog ugovora. Njome je određeno da u slučaju gubitka vremena zbog nedostataka ili grešaka časnika, posade ili zbog požara, kvarova, šteta na motoru, trupu ili opremi, nasukanja, zaustavljanja broda zbog nesreća prema bodu ili teretu osim ako nije razlog svojstveni nedostatak samog tereta (inherent vice) ili loše kvalitete tereta, ili zbog nekog drugog sličnog razloga koji ne dopušta potpuni rad odnosno eksploataciju broda, vozarina i troškovi prekovremenih sati, ako ih je bilo, će prestati (neće biti isplaćeni) za vrijeme koje je ovime izgubljeno. Slično, ukoliko brod zanemari naredbe naručitelja i promjeni smjer, osim u slučaju problemima sa teretom, obustavit će se vozarina za vrijeme devijacije sa rute odnosno sve dok se ne vrati na željeni smjer i rutu naručitelja. Troškovi goriva za vrijeme izvan vozarine obveza su vlasnika. Ako se zbog vremenskih neprilika brod mora zaštititi u manjoj, plićoj ili riječnoj luci, svako zadržavanje broda u takvim lukama tj. troškove takvog zadržavanja snosi naručitelj. Ako se na putovanju smanji brzina broda zbog kvara ili nedostataka trupa, motora ili opreme, troškovi dodatno potrošenog vremena i goriva i svi drugi povezani troškovi podmiruju se odbijanjem od vozarine.

TOTAL LOSS klauzula zahtjeva da se naručitelju, u slučaju gubitka/nestanka broda, trebaju vratiti sredstva koje je unaprijed uplatio odnosno investirao, a koje nije zaradio nestankom broda.

U *klauzuli 22.* ugovara se iznos stope po kojoj naručitelj plaća prekovremene sate posade. Može se platiti mjesečno ili srazmjerno (pro rata).

Klauzula 23. je PARAMOUNT klauzula. Njome se daje mogućnost odabira prava koje se primjenjuje na brodski ugovor. Teoretski to može biti bilo koje pravo koje proizlazi iz konvencije o teretnici. U ovom ugovoru konkretno se navode 3 pravna izvora, a to su Carriage of Goods by Sea Act of the United States, Haška pravila i Haško-Visbyjska pravila.

Sljedeće klauzule sastavnim su dijelom ASBATIME ugovora te moraju biti dijelom izdane teretnice

16. *Klauzula o OBOSTRANOJ KRIVNJI ZA SUDAR*; daje brodaru pravo na povrat dijela naknada štete koju je u sudaru pretrpio teret ako je do sudara došlo nautičkom greškom zapovjednika ili posade, a za tu grešku, po odredbama teretnice, brodar ne odgovara. Pojednostavljeno, naručitelj osigurava vlasnika od troškova zbog sudara, a sam trošak tj. šteta sudara dijeli se srazmjerno vrijednosti tereta prije sudara.

17. *JASON klauzula* obvezuje vlasnika tereta da sudjeluje u naknadi troškova zajedničke havarije, čak i u slučaju kada je ona nastala zbog nemara ili propusta u navigaciji.

18. *RATNE klauzule* ne dopuštaju “contraband of war” odnosno ratno krijumčarenje. Brod neće morati ulaziti u luke ili zone bez vlasnikovog odobrenja u kojima je stanje rata, ratnih operacija, neprijateljstava, piratstva i sličnih situacije, bio rat objavljen ili ne. Ukoliko vlasnik dopusti ulazak u takve luke ili zone, naručitelj je obvezan platiti dodatne troškove osiguranja broda. U situaciji plovidbe takvim zonama ili u takvim uvjetima, naručitelj mora “ispoštovati” zapovjednika i posadu dodacima na plaće i dodatnim osiguranjem.

19. *Klauzula o LEDU* navodi da brod nije dužan uploviti u bilo koju luku u kojoj nije moguće na siguran način manevrirati i izvesti trgovačke operacije zbog leda.

U *klauzuli br. 25*. Izričito je navedeno kako se ničim napisanim u ovom ugovoru ne može ovaj ugovor okarakterizirati kao ugovor o najmu broda. Vlasnik ostaje odgovoran za navigacijski dio plovidbe, osiguranje, posadu kao i pri poslovanju kao brodar.

U nastavku „ABSATIME“ obrasca opisuju se tzv. rider klauzule. Niti jedna od „rider“ klauzula se ne primjenjuje osim ako nije izričito tako dogovoreno tijekom pregovora i ubrojeno u posljednju odredbu prvog dijela odnosno „rider“ rubriku. U sljedećem tekstu opisane su one rider klauzule koje se najčešće primjenjuju.

Produljenje otkazivanja – U slučaju da vlasnik broda nije u mogućnosti dopremiti brod do dana dostave, ali mogu sa razumnom sigurnošću navesti sljedeći datum dostave broda, vlasnik može najranije 7 dana prije prvog datuma dostave zatražiti od naručitelja izjašnjenje o tome hoće li se odlučiti za otkazivanje ugovora ili produljenje roka otkazivanja, s time da ukoliko naručitelj ne odgovori na takvu molbu, sedmi dan nakon originalnog datuma dostave postaje novi datum otkazivanja. Ukoliko vlasnik ne bude u mogućnosti dostaviti brod ni za drugi datum dostave, ponavljaju se prethodno navedene radnje.

Razdoblje odgode (grace period) – Ako vlasnik ne primi vozarinu do ponoći na ugovoreni datum dospijeca, može odmah obustaviti izvršenje bilo koje ili svih svojih obaveza prema ugovoru (uz obavijest naručitelja). Vlasnici moraju unutar 24 sata obavijestiti naručitelja o nedospijecu vozarine, a naručitelji imaju 72 sata da dostave iznos vlasniku te će se takva uplata unatoč kašnjenju smatrati točna i pravovremena.

Potraživanje naknada za štete na teretu (cargo claims) – troškovi potraživanja i štete na teretu snosi vlasnik ukoliko su posljedica nesposobnosti broda za plovidbu, a naručiteljeva ukoliko su nastali nestručnim slaganjem i rukovanjem teretom.

Štete nastale radom štivadora- štete nastale radom štivadora za vrijeme ovog ugovora trebaju biti prijavljene od strane zapovjednika, u pisanom obliku, u roku od 24 sata ili što prije moguće nakon tog roka te dostavljanje naručitelju ili njegovom agentu. Svaka šteta po sposobnost broda za plovidbu mora se momentalno popraviti, a trošak snosi naručitelj.

Pravo naručitelja na bojanje broda – naručitelj ima pravo vijanja zastave njihove kompanije i bojanje broda u njihove boje. Prije kraja ugovora boja se mora promijeniti u boju vlasnika broda. Svaki trošak ove klauzule snosi naručitelj.

Onečišćenje vode- Brod će biti izvan najma odnosno plaćanja vozarine (off hire) za vrijeme potrošenog vremena na račun nepridržavanja sa nacionalnim ili bilo kakvim drugim pravnim odredbama koje se tiču onečišćenja vode tj. mora. Ukoliko brod ulazi u neku američku luku mora posjedovati potvrdu o financijskoj odgovornosti. Takva potvrda osigurava dabrodovi koji onečiste vodu, snose troškove čišćenja i ostalih povezanih radnji.

3.4. USPOREDBA BRODARSKIH UGOVORA

Brodski ugovor za putovanje i na vrijeme ugovori su o pomorskom poslu te ih povezuje činjenica da su ugovori o djelu, locatio conduction operis. Niti jedna odredba ovih ugovora ne dovodi u pitanje pravni statusa stranaka, odnosno sklapanje ugovora nema za posljedicu promjenu u osobi brodara, a niti naručitelja. Također sastavni element oba ugovora je individualizacija broda. Kao što je već opširnije spomenuto u prethodnim potpoglavljima, pri početku svakog ugovora (u preambuli), navode se elementi za individualizaciju broda kao što su: ime, vrsta, zastava, IMO broj itd. Osnovne obveze stranaka se također ne mijenjaju, a to su

prijevoznikova obveza stavljanja broda na raspolaganje po ugovorenim stavkama te naručiteljeva obveza nabavke tereta.

Zanimljiviji dio usporedbe jesu razlike. Usporedbom različitih tipiziranih obrazaca i upotrebom raznih pravnih vrela mogli bi navesti velik broj mogućih razlika. Za potrebe ovog završnog rada bazirat ćemo se na osnovnim razlikama.

Najveća razlika zasigurno je podjela troškova. Kod ugovora na putovanje generalno trošak naručitelja svodi se na vozarinu, dok se kod ugovora na vrijeme njegovi troškovi dotiču pojedinih operacija pri eksploataciji. Jedna od prvih razlika je unos podataka o brzini i potrošnji goriva u ugovoru na vrijeme. Potrošnja goriva načelno je drugi najveći trošak naručitelja (prvi bi bila vozarine- hire) te se njoj pridaje velika pažnja, čak i kroz dodatne klauzule. Jedan od mogućih troškova su i prekostojnice koje zbog eventualne loše organizacije ili neki drugih nepovoljnih uzroka može povećati trošak naručitelja. Naravno, razlika je i u trajanju ugovora pošto samo ime ugovor za putovanje otkriva da ugovor nije vremenski ograničen već se bazira na odrađenom prijevozu. Kao je već poznato ugovor za putovanje prestaje s iskrcajem tereta. Zanimljivo je da i kod ugovora na vrijeme postoji mogućnost ugovaranja na putovanje (trip charter), ali se u njemu navode vremenske aproksimacije trajanja prijevoza. Fleksibilnost u plovidbi na strani je ugovora na vrijeme, jer naručitelj sam izdaje naredbe i upravlja brodom i posadom. Naravno, ne smiju se prijeći ovlasti dane ugovorom.

Off hire klauzula je još jedna razlika dvaju ugovora koja štiti naručitelja u ugovoru na vrijeme od plaćanja troškova dok on za isto vrijeme radi u gubitku odnosno bez profita. Koji ugovor će stranke odabrati ovisi o njihovim poslovnim planovima i projekcijama kretanja cijene kako globalnog tržišta robe koju prevoze, brodskog goriva, ali i ostalih povezanih troškova.

4. POMORSKO OSIGURANJE

Pomorsko osiguranje dio je transportnog osiguranja kojim se osiguravaju brod, roba, odgovornost broдача i drugi interesi podložni riziku, a vezujemo ih za obavljanje plovidbe. U užem smislu obuhvaća osiguranje pomorskih i brodova unutrašnje plovidbe, osiguranje robe u pomorskom i multimodalnom prijevozu, osiguranje vozarina, osiguranje brodova u gradnji, osiguranje kontejnera, osiguranje platformi, osiguranje odgovornosti broдача, osiguranje troškova osiguranja i sl.

Pomorsko osiguranje nastalo je u srednjem vijeku na području sjevernog djela Italije, premda povjesničari navode primjere raspodjele rizika još 3000 godina pr.Kr. u Kini, gdje su prijevoznici na opasnim dijelovima rijeke Jangtze prebacivali robu na više manjih brodica i time dijelili rizik. Vlasnici uspješno prevezene robe podijelili bi dio robe trgovcima koji bi pretrpjeli štetu, ukoliko bi je bilo. Takvih i sličnih slučajeva bilo je i u područjima Bliskog istoka, dok se na Mediteranu nešto kasnije javila ideja zajedničke havarije. Zbog sve veće potrebe pomorskog prometa i rastu broja brodova, a time i šteta pojavljuje se ugovor o osiguranju.

Najstarija isprava o osiguranju pronađena je u Genovi i potječe iz 1347.g. kojom se osigurao brod Santa Clara za putovanje od Genove do Mallorce. Najstariji izvor sa hrvatskog područja datira iz 1395.g., a pronađen je u arhivu grada Dubrovnika. Osiguranje se u početku širilo Mediteranom da bi na posljetku svoje utočište i dominantnu utvrdu steklo u Londonu koji je od kraja 17. stoljeća postao svojevrsnim centrom svijeta.

U početku pomorskog osiguranje baziralo se na poslovnoj praksi trgovaca i pomoraca, ali kao i u danas, vlasti moraju dati svoj doprinos društvu, odnosno društvo vlasti te srednjovjekovni zakonodavci putem statuta autonomnih gradova, a kasnije i nacionalnih kodeksima, formiraju pravne norme kod ugovaranja osiguranja. Zanimljivost pomorskog osiguranja je što se razvijalo odvojeno od ostalih vrsta osiguranja pa čak i danas u Republici Hrvatskoj pomorskog osiguranje regulirano je Pomorskim zakonikom dok su ostala osiguranja, primjerice osiguranje osoba, uređeni Zakonom o obveznim odnosima.

Svjetski, a naš – „Ordo super assecuratoribus“ (dubrovački pomorski zakonik), općepriznati je vrijedan spomenik pomorskog osiguranja i jedan od najstarijih pravnih aktova legislativnog podrijetla o poslu osiguranja.¹⁵

¹⁵ Pavić, M.: Pomorsko imovinsko pravo, op.cit., p.437.

Kao što je već spomenuto, ugovorno pravo osiguranja nastalo je iz poslovne prakse tj. tradicije i običaja (*lex mercatorica*), pa su prva cjelovita pravila zapravo bile zbirke običaja od kojih su najznačajniji francuski *Le guidon de la Mer* i nešto noviji i superiorniji *Ordonance de la Marine Marchbande* koji je svojevrsna preteča modernih kodifikacija pomorskog osiguranja.

U hrvatskom suvremenom pravu pomorsko osiguranje regulirano je Pomorskim zakonikom. Zanimljivo je što se na pomorska osiguranja ne primjenjuju propisi koji vrijede za ostale vrste osiguranja dok se prema posebnim zakonima, odredbe Pomorskog zakonika smiju primijeniti kod osiguranja stvari u drugim granama prometa, točnije, primjena nekih odredbi proširena je na osiguranje stvari u drugim granama prometa.

Pomorski zakonik osiguranja dijeli u tri kategorije:

- a) osiguranje broda i robe
- b) osiguranje vozarine i drugih interesa u vezi s plovidbom i iskorištavanjem brodova
- c) osiguranje odgovornosti za štete nanesene trećim osobama.

Prema čl. 684. st. 2. PZ-a Pomorski zakonik primjenjuje se i na druga transportna osiguranja ukoliko su ugovorena prema policama ili uvjetima uobičajenim za pomorska osiguranja. Odredbe o pomorskom osiguranju pretežno su dispozitivne pravne naravni što znači da Pomorski zakon daje slobodu strankama pri ugovaranju sadržaja. To je bitan element jer time dolazimo do spoznaje da se pri primjeni pravnih vrela ponajprije upotrebljavaju prisilni zakonski propisi i pravila morala.

4.1. UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU

Ugovor o pomorskom osiguranju može se definirati kao ugovor kojim se ugovaratelj osiguranja obvezuje da će osiguratelju platiti premiju osiguranja ili doprinos, a osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja da će osiguraniku, ako nastane događaj koji znači osigurani slučaj, u skladu s odredbama, isplatiti naknadu za štetu, ili na drugi odgovarajući način odštetiti osiguranika.¹⁶ Ugovor o pomorskom osiguranju ubraja se u naplatno obvezne ugovore.

Po vrsti ugovora raspoznajemo pojedinačne i opće ugovore. Prvima se osiguravaju pojedini brodovi ili točno određene pošiljke (kolete, jedinice itd.) tereta koje se prevoze. Općim

¹⁶ Pavić, D., Pomorsko imovinsko pravo, op.cit., p.439.

ugovorima osigurava se više brodova ili više tereta odnosno veći broj pošiljaka koje se uzastopce otpremaju. Opće ugovore još možemo podijeliti na: otpisne police, otvorena pokrića i generalne police.

Po trajanju dijele se kao i brodarski ugovori, na ugovore na vrijeme i ugovore za putovanje, a slijedom toga, razlikujemo police na vrijeme i police za putovanje. Nadovezujući se na prethodni odlomak, u praksi, najčešće se brodovi osiguravaju na određeno vrijeme dok se teret osigurava za putovanje.

S obzirom na definiciju ugovora o pomorskom osiguranju, razlikujemo tri stranke: osiguratelja, ugovaratelja i osiguranika. Ugovaratelj i osiguranik imaju različite uloge, obveze i prava te se te stranke moraju razlikovati. Unatoč tome te dvije stranke mogu, ali ne moraju biti ujedinjene u jednoj osobi.

Pomorski zakonik regulira pomorsko osiguranje te navodi odredbe koje se primjenjuju kod ugovaranja pomorskog osiguranja.¹⁷ Glava IV. Pomorskog zakonika sastoji se od: zajedničkih odredbi, ugovaranja pomorskog osiguranja, osiguranja broda, osiguranja robe, osiguranja vozarine, osiguranja odgovornosti i „raznih osiguranja“. Na sve ostale vrste osiguranja i sva pitanja koja nisu regulirana Pomorskim zakonikom primjenjuje se Zakon o obveznim osiguranjima u prometu.

4.1.1. Stranke ugovora

a) Osiguratelj (eng. Insurer) – osoba koja se obvezuje ugovaratelju osiguranja da će osiguraniku, u skladu s odredbama ugovora o osiguranju, isplatiti naknadu za štetu uzrokovanu ostvarenjem osiguranog slučaja. On također izdaje policu osiguranja ili neku drugu ispravu o osiguranju.

Europskim pravom propisana je i obveza informiranja ugovaratelja osiguranja o određenim činjenicama vezanim za zaštitu prava potrošača (čl. 89. Zakona o osiguranju). Isti zakon predviđa dva oblika društva za osiguranje, a to su: dioničko društvo i društvo za uzajamno osiguranje. U pomorstvu se najčešće susrećemo sa ovim drugima, tzv. P.&I. klubovima (Protection and Indemnity).

¹⁷ Pomorski zakonik, glava IV. Ugovor o pomorskom osiguranju

b) Ugovaratelj (eng. Broker) – osoba koja u svoje ime sklapa ugovor o s osigurateljem. Treba napomenuti kako ugovaratelj ne sklapa ugovor u ime i za račun osobe koju zastupa što ga razlikuje od opunomoćenika. Obvezuju ga specifična prava i obveze prema drugim dvjema strankama. Ima pravo zahtijevati uredno predanu i potpisanu policu osiguranja i odgovornost ispunjavanja obveza, primjerice plaćanje premije osiguranja.

Ugovaratelj može sklopiti nekoliko vrsta ugovora koje generalno dijelimo na ugovore za vlastiti račun i ugovore za račun druge osobe. Ugovore za račun druge osobe dijelimo na ugovore za račun određene osobe i neodređene osobe. Ukoliko sklapa ugovor za vlastiti račun, ujedno je osiguranik. Kod sklapanja ijednog od ugovora ne postoji obveza navođenja sklapa li se ugovor za svoj ili račun treće osobe.

a) Osiguranik (eng. Assured) – osoba koja je ovlaštena od osiguratelja potraživatinaknadu za štetu u slučaju nastanka osiguranog slučaja. Osigurljiv interes na strani osiguranikanajbitnije je element svojstva osiguranika pošto osiguranik može biti jedino ona osoba koja imaili koja može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj.

4.1.2. Sklapanje ugovora

Za sklapanje ugovora o pomorskom osiguranju ne postoji zakonska obveza odnosno sklapanje ugovora temelji se na slobodnoj dispoziciji stranaka. Iako, u kontekstu obveznog pomorskog osiguranja pravni izvori Republike Hrvatske navode obvezno osiguranje brodice i jahte od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama (Zakon o obveznim osiguranjima u prometu)¹⁸ i osiguranje odgovornosti za pomorske tražbine navedene u Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.g. za brodove od 300 bruto tona ili više, osim ratnih brodova, pomoćnih ratnih brodova ili brodova u vlasništvu države ili kojima upravlja država i koji služe za negospodarske javne svrhe¹⁹.

Osnovne faze sklapanja ugovora su: ponuda i prihvatanje ponude. Kako bi se stranke usuglasile o sklapanju ugovora, jedna od stranaka stvara ponudu koju predaje drugoj. Ukoliko je druga stranka suglasna sa elementima ponude, prihvaća ponudu. Suglasnost o bitnim stavkama ugovora može biti izražena izričito ili prešutno. Kako bi ponuda bila pravno valjana mora sadržavati bitne stavke ugovora kao što su: osigurani predmet, osigurani rizici, osigurana svota i premija osiguranja.

¹⁸ NN., br. 151/2005. (ZID, NN. br. 36/2009; br. 75/2009.)

¹⁹ Pomorski zakonik, čl. 747.a

U pomorstvu ne postoji propisana forma ugovora o osiguranju, ali se u praksi, u pravilu, koriste dva oblika- Ponuda za osiguranje i Kvtocija. Ponuda za osiguranje je obrazac koji posebno sastavlja svaki osiguratelj te daje mogućnost ugovarateljima da sami ispune obrazac te na taj način daju ponudu osiguravatelju koji tu ponudu može prihvatiti i time sklopiti ugovor. Prihvat ponude može se izraziti ili kroz predaju police osiguranja ili potpisivanjem ponude. Kvtocija je pojednostavljeno, suprotni proces sklapanja ugovora kod kojeg ugovaratelj daje osiguratelju potrebne podatke za osiguranje, a osiguratelj, ukoliko je zainteresiran, dostavlja ugovaratelju kvotaciju tj. ponudu za osiguranje. Kod kvotacije osiguratelj ima pravo tražiti podatke o svim okolnostima koje su od značenja za ocjenu težine rizika što je jedna od razlika uspoređujući je sa ponudom za osiguranje gdje ugovaratelj nije dužan unositi podatke koji se obrascem ne traže. Razlika je i ta što postoje obvezna i neobvezna kvotacija. Obvezna ima pravne značajke ponude te se njenim prihvatom sklapa ugovor. Neobvezna kvotacija svojevrsni je poziv na stvaranje ponude jer samo pruža informacije o uvjetima osiguratelja za sklapanje ugovora.

U Republici Hrvatskoj ugovor o pomorskom osiguranju spada u konsensualne ugovore što znači da je ugovor sklopljen kad se stranke usuglase o njegovim bitnim elementima. Valja napomenuti kako se nigdje izričito ne traži sklapanje pisanog ugovora. Također nije nužno izdavanje police osiguranja, već se ona izdaje tek na zahtjev ugovaratelja za njeno izdavanje (PZ, čl. 704., st. 1.). Ugovor može biti sklopljen usmeno, pismeno, telefonom itd.

4.1.2.1. Vrijeme sklapanja ugovora

Trenutak nastanka međusobnih ugovornih obveza zovemo trenutkom perfekcije ugovora. Ipak, u međusobnim odnosima, ponajviše sporovima, veliku ulogu igra vrijeme, trenutak početka određene radnje, kraj druge i sl. Kroz takvu prizmu moramo promatrati i osiguranje, pa iako postoji trenutak perfekcije ugovora valja ga razlikovati od osiguravateljeve obveze snošenja rizika. Vremenska razlika može biti propisana ili ugovorena (Lost or not Lost klauzula). U pomorskom zakoniku razlikuje se snošenje rizika u osiguranju na određeno vrijeme i osiguranju za putovanje.

Već pojašnjeno, ugovor se smatra sklopljenim kad se stranke usuglase o njegovim bitnim sastojcima, ali to se razlikuje s obzirom na to sklapa li se ugovor među prisutnim ili odsutnim strankama. Pri sklapanju ugovora među odsutnim strankama ugovor je sklopljen kad ponuditelj primi izjavu ponuđenog da prihvaća ponudu (čl. 31. ZOO). U praksi se uobičajeno ugovara

prema općim uvjetima poslovanja tj. uvjetima osiguranja. U pravilu to znači da je najčešće ugovor sklopljen kad osiguratelj prihvati ponudu ugovaratelja.

4.1.2.2. Pomorska polica osiguranja

Pomorska polica pisani je dokaz i najvažnija isparava o sklopljenom ugovoru u pomorskom osiguranju. U osiguravanju robe naziva se kargo polica (Cargo Policy), a kod osiguranja brodova pomorska kasko polica (Marine Hull Policy).

S obzirom na različite kriterije, osim podjelu na osnovnu podjelu kargo i kasko police, razlikujemo:

1. Pojedinačne i generalne police (određena pošiljka ili više njih)
2. Uvozna ili izvozna polica
3. Devizna i domaća polica
4. Valutirane i nevalutirane (je li vrijednost osiguranog predmeta sporazumno utvrđena)
5. Police za putovanje i na vrijeme
6. Police na ime, po naredbi, na donositelja i za račun onoga koga se tiče

Po pitanju oblika, pomorska polica nije standardizirana, ali ipak postoji stupanj izjednačenosti. Osiguratelji se redovito koriste vlastitim obrascima koji sadrži formu “nove pomorske police”. Takva pomorska polica počela se koristiti 1982.g., dok se prije nje koristila S.G. pomorska polica. Nova pomorska polica jednostavnijeg je oblika od S.G. police te ne sadrži uvjete osiguranja. Ona sadrži samo nekoliko elemenata: oznaku osiguratelja, njegovu izjavu o preuzimanju rizika u pokriće, prostor za potpis i pečat osiguratelja. Takvoj ispravi priložen je dodatak u koji se unose podatci kao što su: broj police, ime osiguranika, ime broda, oznaka putovanja, vrijeme trajanja osiguranja, oznaka osiguranog predmeta, ugovorena vrijednost (ukoliko postoji), osigurana svota, premija osiguranja, ugovoreni uvjeti osiguranja. U sljedećem tekstu biti će detaljnije opisani osnovni elementi police.

Stranke ugovora

- Mora biti vidljivo tko je ugovaratelj, a tko osiguratelj
- Osiguranik ne mora biti izričito imenovan, ali se mora dati iščitati kako će se on utvrditi

Prijevozno sredstvo / brod

- Može imati trostruko značenje – označavajući granu prometa, sredstvo identifikacije pošiljke, mogućnost ocijene prikladnosti izabranog sredstva
- Navodi se ime broda, a ukoliko se radi o mješovitom prijevozu, navode se i ostala sudjelujuća prijevozna sredstva

Putovanje / trajanje osiguranja

- Ovisi o vrsti osiguranja
- Kod ugovora za određeno putovanje obavezno se mora navesti oznaka osiguranog putovanja
- Osigurano putovanje određeno je relacijom, pravcem puta i vremenom trajanja
- Kod ugovora na određeno vrijeme navodi se ugovoreno vrijeme trajanja osiguranja
- Određuje se navođenjem prvog i posljednjeg dana osiguranja (često i sat)

Osigurani predmet

- Osigurani predmet mora biti označen u ugovoru ili u polici osiguranja, ako je izdana, na način koji omogućuje utvrđivanje njegova identiteta (čl. 693., st.1.)
- Oznaka osiguranog predmeta biti će valjana i kada je osigurani predmet odrediv iz sadržaja čitave police (čl. 693., st. 2. PZ)
- Ukoliko je količina robe bitna za individualizaciju osigurane robe, policia mora sadržavati i taj podatak
- Ukoliko je osigurani predmet brod, u polici se navodi registarska oznaka i ime broda, a onda i osigurani interes primjerice, troškovi broda

Osigurana svota

- Osiguranje se sklapa na određenu svotu koju zovemo osigurana svota

- Kriterij po kojemu se procjenjuje taj iznos jest stvarna vrijednost osiguranog predmeta
- Može biti ugovorena ili jednostrano određena (to mora biti navedeno u polici)
- Kad je iznos ugovoren polica se naziva valutiranom policom
- Postoji mogućnost osiguranja manjeg iznosa od ugovorene svote pa se takva polica zove djelomično osiguranje
- Ukoliko se ne vidi da je vrijednost ugovorena, polica se naziva nevalutiranom
- Kod novih pomorskih polica postoje dvije različite rubrike u koje se upisuje osigurana svota i ugovorena vrijednost
- Kod sustava dvojne valuacije upisuju se dvije različite ugovorene vrijednosti- jednu za potpuni gubitak broda i drugu za sve ostale štete pokrivene osiguranjem npr. odgovornost iz sudara brodova (viša vrijednost)

Klauzula o nadležnosti suda

- Ovisi o polici osiguranja odnosno tko ju je pripremio
- U nekima je prepušteno dogovoru stranaka, a u nekima je izričito navedena nadležnost određenog suda ili arbitraže

Klauzula o primjeni prava

- Ovom klauzulom stranke ugovaraju primjenu prava određene države u slučaju spora
- Sve institutske klauzule predviđaju primjenu engleskog prava I prakse
- Ukoliko se želi osigurati primjena hrvatskog prava na ugovor, potrebno je unesti posebnu ugovornu odredbu – “this insurance is subject to Croatian law”

Potpis police

- Pomorski zakonik izričito propisuje potpis osiguratelja
- Ugovaratelj se ne potpisuje na policu

Datum izdavanja police

- Ako nije drugačije ugovoreno, datum naveden u polici označava datum kada je polica izdana
- Također može označavati datum početka snošenja rizika od strane osiguratelja ili datum sklapanja ugovora o osiguranju
- Valjanost police nije uvjetovana oznakom datuma

Ugovaratelj može zahtijevati izdavanje police u dva ili više izvornih primjeraka. Čl. 691., st. 2. PZ navodi kako u tom slučaju, na svaki od izvornih primjeraka, treba navesti ukupni broj izvornika. Takav zahtjev proizlazi iz ugovarateljeve komercijalne potrebe odnosno mogućnosti cirkulacije u prometu.

4.2. POMORSKO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI

Predmet ove vrste osiguranja jest imovinskopravna odgovornost brodovlasnika (odnosno odgovorne osobe na strani broda) prema trećim osobama za štetu. Isprava kojom se uređuje je ugovor o osiguranju osiguranika od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama. Ovo osiguranje ne bavi se pitanjima kaznene odgovornosti.

Osiguratelj se obvezuje osiguraniku, uz naplatu premije osiguranja, , u granicama osigurane svote nadoknaditi iznose koje je platio ili je obvezan platiti trećim osobama u vezi sa svojom odgovornošću pokrivenom osiguranjem (čl. 743., st. 1. PZ-a). Pojednostavljeno, osigurava se naknada trećoj osobi za moguću pretrpljenu štetu. Ukoliko brodovlasnik ili brodar nebi ugovorio ovakvo osiguranje, naknadu bi morao snositi o svojem vlastitom trošku.

U pomorskom pravu postoje tri moguća izvora odgovornosti za njihova nositelja:

- a) Ugovorna odgovornost
- b) Izvanugovorna odgovornost
- c) Obveze prema vlastitoj posadi

A) Ugovorna odgovornost (eng. contractual liability)

Nastaje pri povredi ugovorne obveze iz ugovora o prijevozu morem, a osiguranje takvog interesa vrši se putem P.&I. klubova na načelu uzajamnosti. (npr. Odgovornost iz ugovora o prijevozu stvari)

B) Izvanugovorna odgovornost (eng. Third party liability)

Proizlazi iz dužnosti naknade štete iz obveznopravnog odnosa, a nastale građanskim deliktom. Ovakav tip odgovornosti naziva se i odgovornost prema trećim osobama zato što je oštećenik osoba izvan ugovora odnosno treća osoba.

Osim ako ugovorom nije drugačije određeno, pomorskim osiguranjem nije pokrivena odgovornost osiguranika za štete nanesene trećim osobama (čl. 706., st. 2.). Ova okolnost jedna je od glavnih uzroka nastanka klubova za osiguranje pomorskih poduzetnika od odgovornosti tj. P.&I. klubova.

Iznimka po pitanju izvanugovorne odgovornosti u pomorskom osiguranju jest osiguranje brodova za štete nastale u sudaru brodova. Uvjeti za osiguranje brodova redovito sadrže klauzulu o osiguranju odgovornosti nastale iz sudara brodova. Uobičajena praksa u takvom osiguranju je osigurana naknada do $\frac{3}{4}$ osigurane svote, dok se preostala $\frac{1}{4}$ nadoknađuje članstvom u P.&I. klubu. Na taj način brod dolazi do potpunog pokrića svoje odgovornosti iz sudara, naravno u okviru spomenutih dvaju ugovora. Rijetki uvjeti pružaju osiguranje potpunog osiguranog iznosa za pokriće odgovornosti iz sudara, primjer pružanja takvih uvjeta jesu norveški pomorski plan osiguranja (NMIP) i američke institutske klauzule (AIHC).

U suvremenom osiguravanju od odgovornosti osobito je aktualno pitanje odgovornosti za onečišćenje morskog okoliša. Teoretski jedini način osiguravanja je članstvo u P.&I. klubovima, ali i ti klubovi ne pokrivaju kompletan iznos štete već samo do određene granice.

C) Obveze broдача prema posadi

Ovaj tip odgovornosti osigurava se putem P.&I. klubova. Obveze broдача prema posadi odnose se na osiguranje odgovornosti za štete nastale zbog tjelesne ozljede ili smrti članova posade, odgovornost za štete na osobnim stvarima članova posade, obveze za vrijeme liječenja i za troškove liječenja, troškovi repatrijacije (podmirenje povratnog putovanja), dužnost naknade plaća zapovjedniku i posadi u slučaju brodoloma i dr.

Ugovor o osiguranju od odgovornosti može sklopiti svaka osoba koja može biti nositelj odgovornosti za štete, bilo iz ugovornih ili izvanugovornih odnosa. Nositelj odgovornosti za

štetu ne mora nužno biti vlasnik plovnog objekta.²⁰ Zato je ugovor o osiguranju od odgovornosti bitno povezan sa temom prethodnog poglavlja odnosno brodarskim ugovorima.

4.2.1. Pomorsko obvezno osiguranje od odgovornosti

Zasnivanje pomorskog osiguranja načelno je u slobodnoj dispoziciji ugovornih stranaka. Ipak, na prvom mjestu svakog društva i vlasti mora biti zaštita općih interesa, pa se u tu svrhu ograničava sloboda ugovaranja i propisuje obvezno osiguranje. Ograničavanje slobode veže se i na sadržaj ugovora, a time i pravna narav odnosa.

Zakonskim odredbama u pravni odnos stupa i treća osoba – oštećenik. Ona ima pravo izravnog potraživanja naknade za štete od osiguratelja (lat. Actio directa). Pošto oštećenik nije u nikakvom ugovornom ili izvanugovornom odnosu sa osigurateljem, pravo potraživanja mora biti propisan.

U našem pravnom sustavu pomorska obvezna osiguranja od odgovornosti propisana su Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu (2005.) i Pomorskim zakonikom. Njima su propisana slijedeća obvezna osiguranja. (samo odredbe vezane za brodove)

- Brod koji kao teret prevozi više od 2000 tona ulja mora imati osiguranje ili drugo financijsko jamstvo (PZ, čl. 820.)
- Poduzetnik nuklearnog broda mora održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo koje pokriva njegovu odgovornost za nuklearnu štetu (PZ, čl. 832.)
- Vlasnik broda bruto tonaže veće od 1000 dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo (garancija banke ili sl.) radi pokrića odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora pogonskim uljem (Zakon o izmjenama i dopunama PZ-a, čl. 823.a)
- Vlasnik broda u međunarodnoj plovidbi bruto tonaže veće od 300 dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo (garancija banke ili sl.) radi pokrića troškova lociranja, označivanja i uklanjanja podrtine (Zakon o izmjenama i dopunama PZ-a, čl.823.b)

²⁰ Pavić, D.: Pomorsko osiguranje pravo i praksa, Split, 2012., p.421.

U hrvatskom pravu, Zakonom o obveznim odnosima, osim što je previđeno pravo treće osobe odnosno pravo izravne tužbe, uređen je odnos između treće osobe i osiguratelja i uspostavljen samostalni pravni položaj treće osobe prema osiguratelju nezavisno od položaja osiguranika. Istim zakonom propisana su prava treće osobe za naknadu štete u slučajevima kada: vlasnik plovila nije osigurao svoju odgovornost, štetu prouzroči nepoznato plovilo, društvo za osiguranje koje je obvezno isplatiti naknadu prestane postojati, štetu nanese inozemno plovilo. U ovim slučajevima, oštećena osoba podnosi odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje, koji je dužan isplatiti naknadu u granicama osigurane svote. Najniža osigurana svota po jednom štetnom događaju iznosi 3,5 milijuna kuna.

Zakonsko uvođenje sustava obveznog osiguranja može proizlaziti i iz međunarodne obveze država kao potpisnica konvencija koje poznaju sustav obveznog osiguranja (ili nekog drugog sporazuma npr. direktive Europske unije). U tom smislu neke pomorske konvencije predviđaju obvezu sklapanja ugovora o osiguranju ili nekom drugom financijskom jamstvu radi pokrivanja odgovornosti. Obveza je vlasnika broda, a mjerodavno tijelo države ugovornice izdaje Svjedodžbu o jamstvu ili drugom financijskom jamstvu koja se mora nalaziti na brodu. Nadalje, direktivom 2009/20/EU Europskog parlamenta i Vijeća EU, propisano je obvezno osiguranje odgovornosti brodarka za pomorske tražbine predviđene Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. Ovom direktivom, za razliku od Konvencije, nije predviđeno pravo treće osobe na izravnu tužbu jer po mišljenju relevantnih organizacija, takvo pravo tužbe nije preporučljivo u odnosima po načelu uzajamnosti odnosno u odnosu sa P.&I. klubovima.

Izravna ili direktna tužba zakonsko je pravo trećih osoba odnosno osoba koje pretrpe štetu, a za koju odgovara osiguranik, da mogu od osiguratelja zahtijevati naknadu štete. Unatoč zakonskoj ovlasti na neposredni odštetni zahtjev prema osiguratelju, treća osoba (oštećenik) ne gubi pravo na ostvarivanje naknade od samog osiguranika.

U skladu sa općim pravnim načelima postoji zabrana kumuliranja naknada iz osiguranja. Konkretno, oštećena osoba ima izbor potraživanja naknade štete ili iz osiguranja ili od osobe odgovorne za štetu. Oštećenik također ima izbor hoće li tužbom osim osiguratelja obuhvatiti i osiguranika. U tom smislu postoji alternativna (stupnjevita), sukcesivna (periodična) ili kumulativna (skupna) tužba.

Položaj oštećene osobe u odnosima iz izravne tužbe dijeli se ovisno o vrsti osiguranja od odgovornosti odnosno je li obvezno ili neobvezno. Temeljna razlika ta dva položaja jest taj što

u obveznom osiguranju od odgovornosti oštećenik prema osiguratelju ima samostalan pravni položaj, neovisan o odnosu osiguranika i osiguratelja, a u neobveznom osiguranju od odgovornosti oštećenik nema samostalni pravni položaj odvojen od odnosa iz ugovora o osiguranju. Upravo zbog takvog pravnog reguliranja, u obveznom osiguranju, osiguratelj ne može protiv odštetnog zahtjeva oštećenika istaknuti prigovore koje bi mogao isticati prema osiguraniku. Bitno je naglasiti kako je ovo primjer hrvatskog pravnog sustava koje kao opće pravilo navodi sljedeće: “osiguratelj u odgovoru na neposredni zahtjev oštećene osobe ne može isticati prigovore koje bi na temelju zakona ili ugovora o osiguranju mogao isticati osiguraniku zbog nepridržavanja zakona ili ugovora o osiguranju” (čl. 945., st. 2. ZOO; čl. 11., 2. ZOOP).

U neobveznim osiguranjima, pravo izravne tužbe, izvodi se iz ugovornih prava osiguranika, odnosno oštećenik stupa u pravni položaj osiguranika u odnosu na štetu pokrivenu osiguranjem. Takav položaj treće osobe imaju npr. u odnosima iz P.&I. osiguranja. Osiguratelji (P.&I. klub ili davatelj jamstva) može se isključivo koristiti sljedećim prigovorima (specifično rješenje, LLMC Konvencija).

- Pozvati se na granice odgovornosti predviđene LLMC Konvencijom (čak i ako vlasnik broda nema pravo na ograničenje)
- Može istaknuti sve prigovore koje vlasnik broda može istaknuti trećoj osobi (osim prigovora stečaja ili likvidacije)
Npr. zastara, vlastita krivnja za nastanak štete
- Prigovor kojim se smatra da je šteta od onečišćenja nastala namjernim postupkom vlasnika broda
Npr. neplaćanje premije, neodržavanje broda, gubitak svjedodžbi

4.2.2. P.&I. osiguranje

P.&I. osiguranje neobavezno je pomorsko osiguranje koje pružaju P.&I. klubovi tj. posebne organizacije za uzajamno osiguranje brodara od odgovornosti. Uzrok nastanka klubova krije se u “manjkavosti” standardnog osiguranja broda kod pokrivanja odgovornosti broda za štete prema trećim osobama, prvenstveno kod šteta iz sudara.

Ovakav sustav osiguranja razvio se u 19.st. kao odgovor na rast svjetske industrije i pomorstva, a time neminovno i šteta u prijevozu. Naziv je rezultat spajanja dvaju vrsta organizacije ili bolje rečeno širenja opsega osiguranja jednog. Najprije su nastali “protecting” odnosno zaštitnički klubovi koji su prije svega pružali osiguranje odgovornosti za smrt i ozljede

putnika i članova posade. Takvo osiguranje nedugo kasnije, uslijed daljnjeg pooštavanja odgovornosti brodarica za gubitak, manjak ili oštećenje tereta, proširuje svoje djelovanje, a time i naziv u Protecting and Indemnity Clubs. Prvi takav klub bio je “The Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association” osnovan 1894.g.

U suvremenom poimanju klubovi imaju ponešto drugačiju ulogu odnosno pružaju dodatne usluge koje su brodarima od iznimne važnosti, a dijelom su posla osiguranja. U tom smislu najvažnija dodatna usluga jest pružanje tehničke, a bitnije i pravne pomoći u obrani od nepravednih i nerazmjernih odštetničkih zahtjeva u svim većim lukama svijeta. Nadalje, klubovi daju preporuke brodovima (posadi) o krcanju i prijevozu tereta te preporučuju pravodobno poduzimanje mjera za sprječavanje šteta. U najnovije vrijeme iznimna briga pridodaje se zaštiti morskog okoliša. Radi udovoljavanja konvencijskim zahtjevima, klubovi pisano potvrđuju svojim članovima da brod ima pokriće od odgovornosti sukladno CLC konvenciji, 1992.

Članstvom u P.&I. klubu preuzima se prema svim ostalim članovima obveza zajedničkog sudjelovanja u snošenju šteta. Članovi ne plaćaju premiju nego doprinos čiji godišnji iznos ovisi o odnosu početnog doprinosa (plaća se pri sklapanju ugovora) i šteta u odrađenoj poslovnoj godini. Ukoliko fond početnih doprinosa nije dostatan za pokrivanje naknada štete, obračunava se dodatni doprinos. Pri obračunavanju dodatnog doprinosa uzimaju se u obzir rezultati brodarica. Bitna karakteristika P.&I. klubova jest neprofitni karakter organizacije, a svrha javna korist.

4.2.2.1. Analiza pravila P. & I. osiguranja

Osiguranje rizika i šteta putem klubova nije ograničeno po visini. Izuzetci su štete od onečišćenja i štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika i posade.²¹ Klub pruža pokriće zakonom ili konvencijom propisane odgovornosti što znači da je klub dužan isplatiti osiguraniku iznose koje je on obvezan na temelju pomorsko-pravnih ili drugih propisa platiti trećim osobama. Ovakvim naknadama nisu pokrivena šteta iz standardnog osiguranja broda.

Pravilo “Pay to be paid” oslobađa klub od obveze isplate naknade za štete članu koji prethodno ne plati iznose koje je obvezan platiti trećoj osobi vezano za nastali slučaj. U ostalim okolnostima, klub isplaćuje naknade koje su obuhvaćene klupskim pravilima. U idućim odlomcima biti će riječ o osiguranim rizicima i snošenju troškova.

²¹ Pavić. D.: Pomorsko osiguranje pravo i praksa, op.cit., p. 445.

Odgovornost za štete iz sudara brodova - Iz klupskog osiguranja se nadoknađuju iznosi koje je osiguranik obvezan platiti u vezi sa svojom odgovornošću, a nenaknadivi su iz ugovora o osiguranju. Također su pokriveni i indirektni “sudari” eng. Non contact damage to ships. Iako u pravilu P.&I. osiguranje pokriva ¼ odgovornosti iz sudara, u novije vrijeme klubovi nude osiguranje i do 100% odgovornosti. Članstvom u klubu i njegovim osiguranjem pokrivaju se i neki drugi troškovi koje standardno osiguranje ne pokriva kao što su: troškovi oko podizanja i uklanjanja podrtine, onečišćenje nepokretne ili pokretne imovine i gubitak ili oštećenje tereta na osiguranom brodu.

Oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata – Pokrivena je odgovornost za oštećenje operativnih obala, lukobrana, lučkim dizalicama i postrojenjima, plutačama i sličnim lučkim sredstvima. Bitna karakteristika jest kauzalna odgovornost za štete nanesene lukama.

Odgovornost za teret – Pokrivena je odgovornost za gubitak, manjak ili oštećenje tereta primljenog na prijevoz (na temelju ugovora o prijevozu stvari). Pretpostavka ovog osiguranja jest odgovornost broдача sukladno Haško-Visbyjskim pravilima.

Odgovornost za stvari ukrcane na osigurani brod, a nisu teret – Ovo osiguranje pokriva troškove uslijed gubitka ili oštećenja kontejnera, goriva, opreme i sličnih stvari koje nisu teret.

Odgovornost za tjelesne ozljede, bolest i smrt – Ukoliko se osiguranje odnosi na člana posade, klub isplaćuje naknadu za ozljedu, bolest i smrt nastalu na brodu ili putovanju do ili od njega, kao i sve ostale troškove poput liječenja ili u najgorem slučaju pogreba. Kod ozljeda drugih osoba (putnici, štivadori itd.) vrijede slična pravila s time da je pitanje prijevoza putnika i njihove prtljage morem dodatno uređeno Atenskom konvencijom iz 2002.g. kojom se značajno poboljšao položaj putnika i povisio iznos odgovornosti broдача za štete. Istom konvencijom je uvedeno obvezno osiguranje od odgovornosti s pravom oštećene osobe na izravnu tužbu.

Obveze prema posada broda – Obuhvaćeni su troškovi broдача prema posadi. Neki od primjera su: troškovi plaće za vrijeme liječničke brige u inozemstvu, troškovi repatrijacije, zamjene člana posade.

Osobne stvari članova posade i drugih osoba – U slučaju gubitka ili oštećenja osobe imovine posade na brodu, brodar je obavezan nadoknaditi štetu, a klub je obavezan obešteti broдача za iste iznose. Ovakvo osiguranje poznaje izuzetke – novac, vrijednosni papiri i dragocjenosti.

Novčane kazne – Klub je obavezan nadoknaditi brodaru novčane kazne na temelju odluke suda ili upravnih vlasti, ali ne i za slučaj kada je kazna posljedica brodarevog namjernog propusta kao osiguranika. Također se izuzimaju kazne zbog prenakrcanosti.

Istražni i kazneni postupak – Uz uvjet ovlaštenja direktorija P.&I. kluba, brodar će biti obeštećen za troškove i izdatke u istražnim postupcima glede gubitka ili nezgode broda ili kod kaznenog postupka koji se vodi protiv zapovjednika ili člana posade.

Karantenski troškovi – Podrazumijeva troškove broda za vrijeme karantene i troškove dezinfekcije.

Slijepi putnici – Redovito su ovim pravilom pokriveni i troškovi bjegunaca, izbjeglica, spašenih osoba.

Skretanje broda – Klub nadoknađuje troškove uslijed skretanja broda, ali samo u okolnostima skretanja radi spašavanja života. U tom slučaju nadoknađuju se troškovi goriva, osiguranja, plaća, zaliha i lučkih troškova.

Spašavanje osoba – Pokriva naknade za spašavanje na osiguranom brodu koje brodar duguje trećim osobama.

Zajednička havarija – Nadoknađuju se troškovi zajedničke havarije ili spašavanja koje brodar potražuje od korisnika prijevoza, ali su pravno nenadoknadivi.

Zajednička havarija (brod) – Ukoliko osigurani iznos iz ugovora o osiguranju nije dostatan za pokrivanje doprinosa broda u zajedničku havariju, klub će obešteti brodara odnosno člana za predviđen iznos. Članstvom u klubu, brodari su obvezni usklađivati osigurane svote u ugovorima kako bi bile odgovarajuće u svim uvjetima tržišta.

Onečišćenje morskog okoliša – Klub pokriva troškove odgovornosti, gubitka, oštećenja i troškova nastalih ispuštanjem ili istjecanjem ulja ili drugih opasnih tvari. Podrazumijeva se i obveza isplate naknade spašavatelju odnosno naknada ugovorena sukladno SCOPIC klauzuli. Ovim osiguranjem pokriveni su i troškovi broda nastali radi izbjegavanja ili smanjenja nastalih šteta. Pokriće odgovornosti ove vrste je ograničeno, a iznosi 1 milijardu američkih dolara.²²

²² P.&I. Rules, Rule Book, 2021/2022., Standard Club, p.22.

Odgovornost tegljenja – Pokriva naknade vezane za fizičke i tjelesne štete nastale tegljenjem. Pod tegljenjem u pravilu se smatra tegljenje kod ulaska, izlaska ili premještaja broda u luci, ali može biti pokriveno i komercijalno tegljenje ukoliko je član tako ugovorio sa klubom.

Troškovi vezani za naputke kluba – Klubovi imaju veliku savjetodavnu ulogu u pomorskom prijevozu. Ukoliko takvim savjetima prouzroče bilo kakvu vrstu štete za brodara moraju ih obešteti.

Pravni troškovi – Klub obeštećuje brodara za pravne troškove nastale kao mjera zaštite brodarka od pretjeranih i neopravdanih zahtjeva trećih osoba.

Omnibus rule - Može se protumačiti kao pravilo nad pravilima kluba; odbor direktora kluba, na temelju svoga diskrecijskog prava, ima za pravo nadoknaditi brodarku sve iznose koji su proizašli iz gospodarenja brodom, a prema suglasnoj tj. jednoglasnoj odluci spadaju u okvir klupskog pokrića. Zanimljivo je to što se konačna odluka ne mora razlagati ni pojašnjavati.

U drugu vrstu pravila kluba spadaju ugovorna isključenja i ograničenja kluba. U tu kategoriju spadaju opća isključenja, isključenja vezana za odgovornost nad teretom i odredbe o franšizama. Također treba imati na umu kako primjena ovih isključenja i ograničenja ne ukidaju primjenu zakonskih isključenja iz osiguranja.

Opća isključenja - U opća isključenja ubrajaju se isključenja za: nezakoniti prijevoz, štete pokrivene osiguranjem broda (standardni hull insurance), gubitak vozarine, odgovornost iz spašavanja osim prema sporazumu, štete prouzročene ratnim rizicima, namjerno prouzročene štete i štete prouzročene nuklearnim rizicima. Vrlo je važno imati na umu da je klub obvezan pružanja osiguranja svojim članovima, ali samo u svojstvu u kojem su oni članovi kluba tj. svojstvu brodarka, a ne i svojstvu lučkog slugača ili operatora terminala. Takva dodatna osiguranja moraju biti posebno ugovorena, a bitna su npr. kod brodarkih ugovora gdje su točno određena vremena, obveze i prava ovisno o svojstvu stranka u prijevozu.

Franšize – Stranke mogu ugovorom predvidjeti da osim ugovaratelja dio osigurane štete snosi i osiguranik.²³ Pojednostavljeno, ugovorom se predviđa iznos do kojega šteta nije naknadive već je osiguranik snosi sam. Svrha franšiza je stimuliranje osiguranika u provođenju preventivnih mjera. Franšizama se uštedeju troškovi kod malih šteta. U P.&I. klubovima

²³ Pavić, D.: Pomorsko osiguranje, op.cit., p.241.

ugovaranje franšize odvija se u izravnom kontaktu člana i kluba odnosno pri ugovaranju osiguranja.

4.2.2.2. Posebne dužnosti zapovjednika u odnosu na P.&I. osiguranje

Zapovjednik kao predstavnik broдача ima obavezu obavješćavanja P.&I. kluba o svakoj nezgodi koja bi mogla rezultirati odštetnim zahtjevom. Obavješćavanje se može izvesti izravno ili putem predstavnika. Klubovi dostavljaju posebnu knjižicu u kojoj su navedena imena, adrese i brojevi predstavnika kluba (List of Correspondents). O svakoj značajnijoj nezgodi zapovjednik je obvezan napisati izvješće, a po potrebi izvješću treba priložiti fotografije ili druge dokaze.

U odnosima iz osiguranja osiguranik je dužan zatražiti suglasnost osiguratelja i držati se njegovih uputa jer postoji mogućnost dokazivanja manje osiguranikove odgovornosti. U istom smislu, zapovjednik nije ovlašten sklapati nagodbu niti priznati odgovornosti za nastanak štete bez pisane suglasnosti broдача ili kluba.

U opisu zapovjednikovog posla važna je primjena protestnih pisama. To je izjava kojom se zapovjednik obraća trećoj osobi i smatra je krivom za nastanak štete. Dužnost upućivanja protestnih pisama proizlazi iz opće dužnosti prevencije štete ili smanjenju već nastale štete.

Pri iskrcaju i predaji tereta zapovjednik mora voditi brigu o predaji tereta ovlaštenom imatelju teretnice. Zbog različitih mogućih problema često u praksi dolazi do predaje tereta bez teretnice što može rezultirati neželjenim posljedicama, u prvom planu, odgovaranje za pričinjenu štetu imatelju originalne teretnice. Klupsko osiguranje ne pokriva štete nastale zbog predaje tereta bez predočenja teretnice te savjetuje brođare za neprihvatanje odredbi ugovora o prijevozu kojim su "prisiljeni" predati teret bez teretnice. Jedan vid zaštite brođarevih interesa je traženje jamčevnog pisma potvrđenog od ugledne banke. U tu svrhu P.&I. klubovi stvorili su standardni obrazac jamčevnog pisma.

5. ZAKLJUČAK

Ovaj završni rad dotaknuo se čak triju različitih, a ujedno povezanih tema o pomorstvu. U samome početku i kod pisanja uvodnih rečenica rada ideja je bila sažeti dio osnovnog gradiva Pomorskog imovinskog prava, ujedno bitnih pojmova kod poslovanja i korištenja brodova stoga se u nekim poglavljima važnost pridavala pojednostavljivanju tematike, naravno ni pod koju cijenu na uštrb istinitosti i ispravnosti podataka.

Uvodna tema rada je sposobnost broda za plovidbu. Generalno možemo je definirati kao usklađenost brodskih tehničkih i pravnih osobina sa međunarodnim i nacionalnim propisima u cilju sigurne i poslovno uspješne eksploatacije. U svrhu provjere, prije svega tehničkih osobina, nastala su klasifikacijska društva. U Hrvatskoj ta dužnost pripada Hrvatskom registru brodova koji zajedno sa mjerodavnim vlastima poput Ministarstva mora, prometa i infrastrukture stvara pravne okvire primjerice Tehnička pravila. Po pitanju pravnih osobina bitnih za plovidbu broda od velike važnosti su posjedovanje svih potrebnih i važećih dokumenata i knjiga kako bi brod bio slobodan u plovidbi.

Kod brodarskih ugovora cilj je bio analizirati konkretne primjere, a odluka je pala na ABSA-ine tipizirane obrasce. Naravno, kad je riječ o brodarskim ugovorima treba poznavati stranke ugovora i njihove međusobne odnose, ali i individualne odgovornosti. Ipak, najzanimljiviji dio brodarskih ugovora svakako su klauzule. U teoriji može i biti bezbroj jer se uvijek može ponešto novo dodati, ali upravo je to ideja iza brodarskih ugovora – racionalizacija i pojednostavljivanje ugovaranja se već unaprijed sastavljenim obrascima sa kojima su uhodani akteri u pomorstvu već upoznati uz mogućnost „brzog“ dodatnog individualiziranja ugovora. Analizom dvaju ugovora dali su se odgovori na pitanja obveza, odgovornosti i prava između ugovorenih strana.

Pomorskim osiguranjem štite se interesi učesnika. Dojam koji se može dobiti pri istraživanju pomorskog osiguranja jest taj da se, do određene mjere, pomorska zajednica trudi raspodijeliti troškove nezgoda kako ne bi uništile pojedinca, a ujedno osigurale zdravo poslovanje na tržištu. Pomorstvo je takva grana industrije u kojoj, kako bi opstali, svi moraju funkcionirati zajedno. I za kraj, jedini pravi zaključak koji svaki čitalac ovoga rada može donijeti jest da su pravo i pravnik mač ovoga doba, a njegova riječ i sposobnost manipulacije njome, njegova oštrica.

LITERATURA

KNJIGE

1. Grabovac, I., 2001, Pomorsko pravo, Split
2. Luttenberger, A., 2005, Pomorsko upravno pravo, Rijeka
3. Pavić, D., 2012, Pomorsko osiguranje, Književni krug Split
4. Pavić, D., 2006, Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split

ČLANCI

1. Milošević, B., 1995, "UGOVOR O TIME CHARTERU I UGOVOR O ZAKUPU BRODA TE NJIHOV MEĐUSOBNI ODNOS", NAŠE MORE, vol.42, br. 1-2, str. 65-70, Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/209710>.
2. Medić, M, 2010, „OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA PUTEM P&I KLUBOVA SHIPOWNERS' LIABILITY INSURANCE THROUGH P&I CLUBS.“ Praktični menadžment. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/67843>
3. Bulum B. 2006, „Klauzule u ugovorima o time charteru.“ Poredbeno pomorsko pravo Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/8882>

PRAVNI AKTI

1. *Pomorski zakonik*, 2020., Narodne novine, Zagreb
2. *Zakon o obveznim odnosima*, 2023., Narodne novine, Zagreb
3. *Zakon o obveznim osiguranjima u prometu*, 2023., Narodne novine, Zagreb
4. *Zakon o Hrvatskom registru brodova*, 2020., Narodne novine, Zagreb
5. *Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova*, 2019., Narodne novine, Zagreb

KAZALO KRATICA

- SOLAS – Safety Of Life At Sea, Međunarodna konvencija o zaštiti života na moru
- ISM – International Safety Management, Međunarodni sustav upravljanja
- ISPS – International Ship and Port facility Security code, Međunarodni sigurnosni kodeks brodova i lučkih postrojenja
- HRB – Hrvatski registar brodova
- RO – Recognised organization, Priznata organizacija
- MEPC – Marine Environment Protection Committee, Komisija za zaštitu morskog okoliša
- MSC – Maritime Safety Committee, Odbor za pomorsku sigurnost
- GISIS – Global Integrated Shipping Information System, Globalni integrirani informacijski sustav za otpremu
- IACS – International Association of Classification Societies, Međunarodno udruženje klasifikacijskih društava
- BT – Bruto tonaža
- IBC KODEKS – International Bulk Chemical Code, Međunarodni kodeks za konstrukciju i opremu brodova koji prevoze opasne kemikalije u razlivenom stanju (za brodove izgrađene nakon 1.7.1986.)
- BCH KODEKS - Kodeks za gradnju i opremanje brodova za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju (za brodove izgrađene prije 1.7.1986.)
- MARPOL – The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova
- NOx – Nitrogen oxides, Ugljični oksidi
- STCW - The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, Međunarodna konvencija o standardima obuke, izdavanja svjedodžbi i stražarenja pomoraca
- MLC – The Maritime Labour Convention, Konvencija o radu pomoraca
- BWM – International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, Konvencija o nadzoru i upravljanju balastnim vodama
- BIMCO – Baltic and International Maritime Council, Baltičko i međunarodno pomorsko vijeće
- ABSA – Association of ship brokers and agents (USA), Udruga brodskih posrednika i agenata (SAD)
- NYPE – New York Produce Exchange, Burza sirovina
- ZOO – Zakon o obveznim odnosima
- NMIP – Nordic Marine Insurance Plan, Nordijski pomorski plan osiguranja
- AIHC – American Institute Hull Classes
- LLMC - Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine

CLC - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem
SCOPIC – Special COmpensation P and I Club

PRILOZI

1. Obrazac „ABSATANKVOY“

Izvor: <http://usbc.com.ua/public/ASBATANKVOY.pdf>

2. Obrazac „ABSATIME“

Izvor: https://asba.cdn.prismic.io/asba/33082dc1-3be6-4adb-ae91-5e674096eac9_Sample+copy+ASBATIME.pdf

Prilog 1 : Obrazac „ABSATANKVOY“

Association of Ship Brokers
& Agents (U.S.A.), Inc.
October 1977

CODE WORD FOR THIS
CHARTER PARTY:
ASBATANKVOY

TANKER VOYAGE CHARTER PARTY

PREAMBLE

_____ Place _____ Date

IT IS THIS DAY AGREED between _____
chartered owner/owner (hereinafter called the "Owner") of the _____
SS/MS _____ (hereinafter called the "Vessel")
and _____ (hereinafter called the "Charterer")
that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms and conditions of this Charter Party, which includes this Preamble
and Part I and Part II. In the event of a conflict, the provisions of Part I will prevail over those contained in Part II.

PART I

A. Description and Position of Vessel:

Deadweight:	tons (2240 lbs.)	Classed:
Loaded draft of Vessel on assigned summer freeboard		ft. in. in salt water.
Capacity for cargo:	tons (of 2240 lbs. each)	% more or less, Vessel's option.
Coated:	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Coiled:	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	Last two cargoes:
Now:		Expected Ready:

B. Laydays:

Commencing: _____ Cancelling: _____

- C. Loading Port(s) Charterer's Option
- D. Discharging Port(s): Charterer's Option
- E. Cargo: Charterer's Option
- F. Freight Rate: per ton (of 2240 lbs. each).
- G. Freight Payable to: at
- H. Total Laytime in Running Hours:
- I. Demurrage per day:
- J. Commission of % is payable by Owner to
on the actual amount freight, when and as freight is paid.
- K. The place of General Average and arbitration proceedings to be London/New York (strike out one).
- L. Tovalop: Owner warrants vessel to be a member of TOVALOP scheme and will be so maintained throughout duration of this charter.
- M. Special Provisions:

IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter, consisting of a Preamble, Parts I and II, to be executed in duplicate as of the day and year first above written.

Witness the signature of:

By: _____

Prilog 2: Obrazac „ABSATIME“ (stranica 1/7)



Copyright © 1981 and Published by: The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc. (ASBA), New York. This derivative work may not be copied without the permission of the copyright owners. Code Name: ABSATIME

TIME CHARTER

New York Produce Exchange Form

November 6th, 1913 — Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946; June 12th, 1981

	THIS CHARTER PARTY, made and concluded in	1
	..... day of	2
Owners	between	3
	..... Owners of	4
Description of Vessel	the good of Steamship Motorship	5
	of of tons gross register, and	6
	..... tons net register, having engines of	7
	horsepower and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient	8
	state, and classed	9
	..... cubic feet grain/bale capacity	10
	..... and about	11
	..... long/metric tons deadweight capacity (cargo and	12
	bunkers, including fresh water and stores not exceeding	13
	long/metric tons) on a salt water draft of	14
	freeboard, inclusive of permanent bunkers, which are of the capacity of about	15
	..... long/metric tons of	16
	..... fuel oil and	17
	long/metric tons of	18
	capable of steaming, fully laden, under good weather conditions about	19
	..... knots on a consumption of about	20
	long/metric tons of	21
	.....	22
	now	23
	..... and	24
Charterers	.....	25
	..... Charterers of the City of	26
Duration	The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the vessel from the	27
	time of delivery for about	28
	.....	29
	..... within below mentioned trading limits.	30
Sublet	Charterers shall have liberty to sublet the vessel for all or any part of the	31
	time covered by this Charter, but Charterers shall remain responsible for the	32
	fulfillment of this Charter.	33
Delivery	Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers	34
	.....	35
	.....	36
	.....	37
	in such dock or at such berth or place (where she may safely lie, always afloat,	38
	at all times of tide, except as otherwise provided in Clause 6) as the Charterers	39
	may direct. If such dock, berth or place be not available, time shall count as	40
	provided in Clause 5. Vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with	41
	clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordi-	42
	nary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all	43
	cargo-handling gear simultaneously (and with full complement of officers and	44
	crew for a vessel of her tonnage), to be employed in carrying lawful merchan-	45
Dangerous Cargo	dise excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive	46
	nature unless carried in accordance with the requirements or recom-	47
	mendations of the proper authorities of the state of the vessel's registry and of	48
	the states of ports of shipment and discharge and of any intermediate states or	49
	ports through whose waters the vessel must pass. Without prejudice to the	50
Cargo Exclusions	generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded:	51
	livestock of any description, arms, ammunition, explosives	52
	.....	53
	.....	54