

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET RIJEKA**

**UGOVORNE STRANE PREMA UGOVORU
O ISKORIŠTAVANJU BRODOVA
DIPLOMSKI RAD**

RIJEKA

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET RIJEKA**

**UGOVORNE STRANE PREMA UGOVORU
O ISKORIŠTAVANJU BRODOVA
DIPLOMSKI RAD**

Kolegij: Ugovaranje u pomorstvu

Mentor: Doc.dr.sc. Mirano Hess

Student: Marko Novaselić

JMBAG: 02690059482

Smjer: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

Rijeka, rujan 2013.

Sadržaj

1. UVOD	1
2. OPĆENITO	3
3. BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME 'TIME CHARTER'	4
3.1. Način zaključivanja i oblik ugovora o Time Charteru	5
3.2. Standardni obrasci (forme) ugovora o Time Charteru	6
3.3. Značenje pojedinih klauzula iz formularnih tipova brodarskih ugovora kod ugovora o time charteru	7
3.4. Klauzule kojima se uređuje trajanje ugovora o Time Charteru	8
3.5. Klauzule kojima se uređuje izvršenje ugovora o Time Charteru	10
3.5.1. <i>Klauzule koje uređuju obvezu održavanja broda u stanju sposobnom za plovidbu kod ugovora o time charteru</i>	10
3.5.2. <i>Klauzule kojima se uređuje mjesto i vrijeme predaje broda naručitelju</i>	12
3.5.3. <i>Klauzule koje uređuju položaj zapovjednika broda kod izvršenja ugovora o Time Charteru</i> 12	
3.5.4. <i>Klauzule koje reguliraju obvezu vraćanja broda nakon isteka ugovora o Time Charteru (engl. redelivery)</i>	14
3.6. Klauzule koje reguliraju obvezu plaćanja vozarine i drugih naknada kod ugovora o Time Charteru	14
3.6.1. <i>Klauzule koje uređuju plaćanje vozarine</i>	14
3.6.2. <i>Klauzule koje uređuju ostala davanja koja padaju na teret naručitelja</i>	16
3.7. Klauzule koje uređuju prijevoznikovu obvezu na uredno izvršenje ugovora	17
3.8. Klauzule koje uređuju naručiteljevo pravo na obustavu vozarine u određenim slučajevima	18
3.9. Klauzule koje uređuju posebne slučajeve prestanka ugovora o Time Charteru	20
3.9.1. <i>Frustration doktrina u anglo- američkom i usporednom pravu</i>	20
3.9.2. <i>Prestanak ugovora uslijed propasti (gubitka) broda</i>	22
3.9.3. <i>Prestanak uslijed zakašnjenja u izvršenju ugovora o time charteru</i>	22
3.9.4. <i>Produženje ugovorenog vremena kao razlog prestanka ugovora o time charteru</i>	22
3.9.5. <i>Prestanak ugovora uslijed prekomjernih financijskih gubitaka</i>	22
3.9.6. <i>Prestanak ugovora uslijed rata, štrajka i njihovih posljedica</i>	23
4. VOYAGE-CHARTER	23
5. STRANKE IZ SPOMENUTIH UGOVORA	24
5.1. Prijevoznik	24
5.2. Naručitelj (Charterer)	26
5.3. Krcatelj	26

5.4. Primatelje (Consignee).....	27
6. NOVINE U POMORSKOM ZAKONIKU.....	27
6.1. Brodar.....	27
6.1.1. <i>Položaj i uloga broдача u povijesti</i>	30
6.1.2. <i>Izmjene koje donosi novi PZ u pogledu pojma “brodar” i ocjena njihove opravdanosti te prijedlozi de lege ferenda.....</i>	32
6.2. Prijevoznik	36
6.3. Poslovođa broda	38
6.4. Kompanija.....	40
6.5. Poslodavac.....	42
6.6. Brodovlasnik	45
7. OSOBE NA STRANI BRODA U MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA.....	47
7.1. Ustav i pomorski zakonik	47
7.2. Haška pravila.....	47
7.3. Hamburška pravila	49
7.4. Drugi međunarodni unifikacijski instrumenti.....	50
8. SLUČAJEVI ODGOVORNOSTI VIŠE OSOBA PREMA PZ-u	51
9. SRANKE IZ UGOVORA OVLAŠTENE OGRANIČITI ODGOVORNOSTA ZA TAŽBINE NASTALE IZ UGOVORA O PRJEVOZU STVARI MOREM	52
9.1. Brodovlasnici	52
9.2. Naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru (charterers).....	53
9.3. Poslovođe broda (menadžeri broda).....	55
9.4. Brodari (operators)	56
9.5. Osobe za čija djela, propuste ili pogreške odgovara vlasnik.....	57
9.6. Brodovlasnici – zapovjednici.....	58
9.7. Ograničenje odgovornosti prema odredbama koje uređuju pomorski prijevoz stvari	59
10. ZAKLJUČAK.....	61
LITERATURA:.....	63
PRILOG: (PRIMJER „VOYAGE CHARTER“ UGOVORA).....	64

1. UVOD

U poslovima iskorištavanja pomorskih brodova¹ te ostalim ugovornim i izvan ugovornim odnosima koji mogu nastati u svezi s iskorištavanjem brodova² na strani broda može se pojaviti više subjekata, nerijetko u različitim ulogama. Dapače, prijevozni poslovi te poslovi organizacije plovidbenog pothvata, kao npr. upravljanje poslovanjem broda, popunjavanje broda posadom, tehničko održavanje broda, općenito različiti aspekti iskorištavanja broda, zbog svojih specifičnosti upravo nameću postojanje više subjekata.³

U prijevoznim poslovima, prema našem pozitivnom pravu kvalifikacija stranaka koje se nalaze na strani broda proizlazi iz pravne prirode prijevoznih ugovora. Kod ugovora o zakupu to je brodovlasnik, jer se tim ugovorom određenoj osobi daje brod na upotrebu, a takvu ovlast raspolaganja sa stvari (brodom) ima samo vlasnik. Kod ugovora o prijevozu stvari i putnika osoba koja nastupa na strani broda je prijevoznik. Osoba prijevoznika može biti odnosno pasivnu legitimaciju u sporu nastalom iz ugovorne odgovornosti može imati vlasnik broda, naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru, brodar (zakupoprimalatelj, hipotekarni vjerovnik), stvarni prijevoznik⁴ (koji nije ugovorni prijevoznik⁵), dva prijevoznika ili više njih (u kombinaciji s vlasnikom broda i naručiteljem). Uz to, pomorsko poduzetništvo vrlo je dinamično i kontinuirano nastaju nove relacije između osoba koje u njemu sudjeluju, a pojavljuju se i novi subjekti. Sve to stavlja pred zakonodavca i zadatak za njihovim adekvatnim normiranjem. Osoba koju je stvorilo suvremeno pomorsko poslovanje u praksi je *ship manager*⁶ ili “poslovođa broda,” a određene suvremene evidencije spominju i osobu koja se naziva “kompanija.” Mnoštvo kombinacija nerijetko stvara konfuziju, a u složenost međusobnih stranačkih odnosa nije uvijek jednostavno proniknuti. To prožimanje i preklapanje funkcija osoba na strani broda potvrđuje tezu da su odnosi osoba na strani broda,

¹ Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova jesu: ugovori o pomorskom plovidbenom poslu i ugovor o zakupu broda (El. 442. PZ). Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu jesu: ugovor o prijevozu stvari morem, ugovor o prijevozu putnika morem, ugovor o tegljenju odnosno potiskivanju morem te ugovori koji se odnose na druge pomorske poslove (El. 443. PZ).

² Npr. sporovi nastali iz radnih odnosa pomoraca, odgovornost za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru koje prouzroči brod, odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša, odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret, odgovornost za štetu zbog sudara brodova i sl.

³ Kad se govori o odgovornosti raznih pomorskih poduzetnika, ne može se u širem kontekstu zaobići utjecaj suvremenih uvjeta pod kojima brodarska društva danas posluju, a koji izravno utječu na aktualnu problematiku pravne osobnosti odgovorne osobe. Radi osiguranja otplate zajmova u suvremenom kreditnom poslovanju uvjetuje se da svaki brod bude posebno društvo radi izbjegavanja da brodovi budu dostupni ostalim vjerovnicima. To znači da brodarska društva osnivaju niz manjih ovisnih društava, društava-kćeri, kojima prepuštaju u vlasništvo samo po jedan brod. Unatoč tome, vladajuće društvo (tzv. društvo-majka) stvarno odlučuje o iskorištavanju tih brodova i o raspolaganju dobiti. Također, na strukturu odgovornih osoba na strani broda bitno se odražava i nastojanje da se osigura poslovanje u što povoljnijim finansijskim uvjetima (poreznim i carinskim), pa i zbog tog razloga brodovlasnici formiraju više trgovačkih društava, često upisanih u različitim državama, putem kojih iskorištavaju svoje brodove.

⁴ Suvremeni prijevoz nameće potrebu razlikovanja ugovornog i stvarnog prijevoznika, dakle prijevoznik koji je ugovorna strana na strani broda povjerava prijevoz drugoj osobi (stvarnom prijevozniku). S obzirom na to u novijoj doktrini i sudskoj praksi odvojeno se promatra funkcija nositelja prijevoznog pothvata kao ugovorne strane od funkcije stvarnog izvođača obveze prijevoza.

⁵ U suvremenoj trgovačkoj i pomorskoj praksi, ugovorni prijevoznik u pravilu nikada osobno ne izvršava sve obveze prema ugovoru o prijevozu. Većina prijevoznika su korporacije, koje nastupaju jedino preko svojih agenata, a bitno je zapravo to da svi prijevoznici danas podugovaraju s drugim društvima izvršavanje posebnih aspekata ili dijelova prijevoznog posla.

⁶ U praksi se nerijetko pojavljuju na strani broda osobe koje, iako nisu upisane kao vlasnik broda, putem upisanog vlasnika kojeg kontroliraju iskorištavaju brod. Slučajevi “skrivanja” iza upisanih vlasnika brodova na način da osoba koja donosi odluke o poslovanju broda i koja u konačnici zadržava imovinsku korist od poslovanja broda nije brodovlasnik, dakle u pravilu ne odgovara za obveze iz tog poslovanja, problem je u praksi i zahtijeva odgovarajuću pozornost doktrine i legislative.

njihove ovlasti, obveze i odgovornosti iznimno komplicirani i vrlo složeni za normiranje i tumačenje. Vrlo složeni odnosi nastaju prilikom izvršavanja brodarskih ugovora na vrijeme cijelim brodom, a za njihovo razumijevanje potrebno je dobro poznavanje ovlasti koje stranke imaju i rizika koje snose.

Odnosi stranaka još su kompliciraniji u potprijevoznom ugovoru. Tim ugovorom naručitelj iz brodarskog ugovora (uzimatelj broda) ugovara s trećim osobama prijevoz brodom na koji se odnosi brodarski ugovor. Problem pasivne legitimacije u sporovima za naknadu štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja pomorca, općenito krug osoba odgovornih za tu vrstu tražbina iznimno je važan pomorsko pravni problem.

U ovom kontekstu riječ je osim o praktičnom i o važnom teorijskom pitanju, koje prelazi okvire pomorskog prava i ulazi u područje radnog prava te prava društava kroz pitanje treba li dopustiti proboj pravne osobnosti u tim slučajevima odgovornosti za štetu. Riječ je o odgovornosti za štetu zbog iznimno značajnih vrijednosti kao što je život, zdravlje i zaštita socijalne sigurnosti pomoraca i njihovih obitelji, a isto tako i o zaštiti pravne sigurnosti, a ona je u tome da društvo s ograničenom odgovornošću odgovara za svoje obveze samo svojom imovinom.

Zbog svoje značajne uloge i izravnog utjecaja (osoba kao subjekata pravnog posla) na nastanak i realizaciju ugovora te ugovorne i izvan ugovorne odgovornosti, problem osoba na strani broda i njihove odgovornosti jedna je od pomorsko pravnih tema koja neprekidno intrigira i uvijek uspijeva zadržati aktualnost i pažnju teorije i još više prakse. Tema otvara brojna nimalo jednostavna i jedinstveno rješiva pitanja. Implikacije pravilne identifikacije osoba na strani broda višestruke su, ponajprije to je od neprocjenjive važnosti glede njihove odgovornosti i procesne legitimacije, može biti od utjecaja na zastaru, dovesti do prekluzije tužitelja, nepotrebnih troškova postupka (u slučaju promašene pasivne legitimacije) i sl.

U slučaju konkretnih tražbina, bilo da one potječu iz ugovornog ili izvan ugovornog odnosa, otvoreno je pitanje koju osobu na strani broda treba smatrati odgovornom. Pretpostavlja se da onaj tko ostvaruje korist od iskorištavanja broda treba i odgovarati. Međutim, u pravilu, korist od iskorištavanja broda ima više osoba, pa čak ga više osoba i iskorištava, ali na različite načine. Problem pred kojim se zakonodavac nalazi u takvoj je situaciji precizno definiranje pojmova tih osoba i njihove odgovornosti. Novi *Pomorski zakonik* (NN 181/2004) donesen je 8. prosinca 2004., a stupio je na snagu 29. prosinca 2004. (u nastavku: PZ). Sadržava važne novine u pogledu definiranja odgovornih osoba na strani broda za pomorske tražbine i tražbine nastale iskorištavanjem broda.⁷

Određene novine uvrštene su s ciljem usklađivanja termina sa stvarnim stanjem, zatim s međunarodnim instrumentima iz tog područja i namjerom da se potpomogne lakšem saznanju o identitetu osobe koja odgovara. Novi PZ u svoje odredbe unosi pojmove “prijevoznik,” “poslovođa broda”, “kompanija” i “poslodavac.” A koji su u poglavlju ? i detaljnije pojašnjeni.

U radu će se pokušati spoznati tko se sve može pojaviti kao odgovorna osoba koja proizlazi iz izvođenja pomorskog poduhvata te za tražbine nastale iskorištavanjem broda u prijevozne svrhe; za tražbine nastale iz drugih ugovornih i izvan ugovornih odnosa prema novom PZ-u. Razjasnit će se i uloga pojedinih osoba na strani broda u nastanku i izvršavanju brodarskih ugovora (time charter i voyage charter), ugovora o zakupu broda, slučajevima odgovornosti te stranke iz ugovora ovaštene ograničiti odgovornost za tražbine proizišle iz

⁷ Izradi i donošenju novog PZ-a, deset godina nakon donošenja prvog Pomorskog zakonika (NN 17/94, 78/94, 43/96) (u nastavku: PZ iz 1994.) pristupilo se zbog brojnosti i opsežnosti promjena, u okviru nastojanja da novo hrvatsko pomorsko zakonodavstvo čini suvremeni zakon koji će učinkovito provoditi i inkorporirati u svoje norme standarde međunarodne legistative u ovom području. Značajan dio usvojenih rješenja novog PZ-a rezultat je težnje da se naše pomorsko zakonodavstvo uskladi s rješenjima međunarodnih unifikacijskih instrumenata koje je Republika Hrvatska ratificirala nakon stupanja na snagu PZ-a iz 1994.

ugovora o prijevozu, i za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede pomoraca te drugim slučajevima izvan ugovorne odgovornosti. Nastojat će se odgovoriti na pitanje je li novi PZ adekvatno uređio pitanje odgovornih osoba na strani broda, a u okviru toga istražiti će i je li domaće pomorsko zakonodavstvo u tom pitanju prilagođeno međunarodnim konvencijama i suvremenim uvjetima pomorskog poslovanja.

2. OPĆENITO

U pomorskoj poslovnoj praksi postoje dva osnovna oblika ugovora koji se nazivaju *CHARTER*. Oni se međusobno razlikuju po tome stječe li uzimatelj broda potpunu upravu nad iskorištavanjem broda ili samo pravo da se brodom služi, a brodar zadržava upravu nad brodom i ostaje prijevozni poduzetnik. U prvom se slučaju radi o ugovoru o uporabi broda, a drugi je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o djelu. Pomorski zakonik jasno razlikuje ta dva oblika ugovora. Kao oblik ugovora o uporabi broda zakon poznaje *ugovor o zakupu broda*.

Taj ugovor zakon odvojeno tretira od ugovora o plovidbenom poslu. Drugi oblik ugovora spada u pomorsko plovidbene poslove. Taj oblik ugovora Pomorski zakonik naziva *brodarski ugovor (charterparties)*. U poslovnoj se praksi taj ugovor naziva još i *ugovor o najmu broda*.

Tim se ugovorom brodar obvezuje prevesti stvar brodom, pa se radi o ugovoru o djelu. Kod brodarskih ugovora na vrijeme brodar ostaje plovidbeni poduzetnik.

Ugovorom o zakupu brodar gubi tu funkciju. Plovidbeni poduzetnik postaje *zakupoprimac*.

Brodarski ugovori su ugovori kojima se brodar obvezuje prevesti stvari i da će za taj prijevoz staviti na raspolaganje određeni brod ili određeni brodski prostor. Prijevoz se mora obaviti ugovorenim brodom. U ugovoru se brod individualizira imenom. Stranke mogu individualizirati brod i ugovaranjem njegovih svojstava. Kod brodarskih ugovora vrijedi načelo da nije dopuštena zamjena ugovorenog broda drugim. Takvu mogućnost stranke mogu predvidjeti uključivanjem u *ugovor* „supstitucijske klauzule“ (substitution clause). Obično se takva mogućnost uvjetuje time da zamjenski brod bude istih ili sličnih dimenzija, kapaciteta, tehničkih svojstava ili klase. Brodarski se ugovori u pomorskoj poslovnoj praksi najčešće sklapaju preko specijaliziranih brokera (*Charter brokers*).

Brodarski se ugovori dijele na temelju dva kriterija: a) prema brodskom prostoru, b) prema trajanju ugovora.

Prema brodskom prostoru, ti ugovori mogu biti ugovori za prijevoz

- *cijelim brodom,*
- *razmjernim dijelom broda (npr. 1/3 broda),*
- *određenim brodskim prostorom (npr. Skladište br. 3.),*

Prema trajanju brodarski ugovori mogu biti:

- *ugovori na vrijeme (time charter),*
- *ugovori za putovanje (voyage charter).*

3. BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME 'TIME CHARTER'

Kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod prijevoznik se obvezuje naručitelju da će mu u granicama ugovora i prema namjeni broda, tijekom ugovorenog vremenskog razdoblja, prepustiti određeni brod na raspolaganje te obaviti prijevoze onako kako naručitelj bude određivao, a naručitelj se obvezuje da će plaćati ugovorenu vozarinu na vrijeme⁸. Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, prema sistematizaciji prihvaćenoj u Pomorskom zakoniku⁹, spada među ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima, koji su po svojoj pravnoj prirodi ugovori o djelu (*locatio conductio operis*)¹⁰, a predmet im je iskorištavanje broda radi plovidbe, bez obzira ostvaruje li se plovidba prijevozom stvari, putnika, tegljenjem ili drugim plovidbenim poslom, za razliku od ugovora o zakupu broda kojim brodovlasnik prepusta brod na potpunu upotrebu i iskorištavanje zakupoprimalju, a koji je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o upotrebi (*locatio conductio rei*).

Danas se u gotovo svim vodećim pomorskim državama ugovor o time charteru smatra ugovorom o djelu¹¹, no kada se postavi pitanje o kakvom se djelu radi razlike postoje. Po jednim, kao npr. po rješenjima sadržanim u talijanskom pravu, radi se o izvršenju djela plovidbe, dok se po drugima radi o izvršenju djela prijevoza (takav stav zauzima hrvatsko pravo). Ako se prihvati da prijevoznik kod izvršenja ugovora o time charteru izvršava samo djelo plovidbe, onda on nema funkciju prijevoznika (engl. *carrier*), već ta funkcija prelazi na naručitelja (engl. *charterer*). Značajna razlika u zakonodavstvima većine zemalja u odnosu na talijansko pravo jest u tome što se smatra nelogičnim da prijevoznik može vršiti samo djelo plovidbe, jer plovidba je rijetko kada sama sebi cilj. Organizacija i stručna skrb o izvršenju prijevoza ostaju na prijevozniku i na njegovim ljudima, jer su zapovjednik broda i posada kod ugovora o time charteru namještenici prijevoznika. Prema tome, prijevoznik ne vrši samo djelo plovidbe, već djelo stručnog i profesionalnog izvršenja prijevoza. Dakle, prijevoznik ostaje odgovorni subjekt za izvršenje prijevoza stvari, kako prema naručitelju tako i prema trećim osobama. Međutim, komercijalni dio organizacije prijevoza, pa time i višak dobiti iz uspješnog komercijalnog iskorištavanja broda u tijeku trajanja ugovora prijevoznik prepusta u cjelini naručitelju. Zaključenjem ugovora o time charteru dolazi do razdvajanja funkcije prijevoznika u navigacijsko-tehničkom smislu, kao organizatora plovidbe i prijevoza i njegove komercijalne funkcije koja se sastoji u pronalaženju zaposlenja za brod. Dok je PZ iz 1994. godine kao davatelja broda spominjao brodara, novi PZ je pojam brodara zamijenio izrazom prijevoznik. U čl. 5. toč. 40. PZ-a prijevoznik se definira kao vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza (engl. *carrier*). Razlog za takvim izmjenama leži u činjenici što se izraz prijevoznik upotrebljava u svim međunarodnim instrumentima koji reguliraju materiju iskorištavanja brodova. Prijevoznik je gospodarsko pravni pojam i označava isključivo stranku ugovora o prijevozu stvari, dok je brodar

⁸ Vidi Grabovac, I.: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003. str. 170.

⁹ Prvi pomorski zakonik koji je Republika Hrvatska donijela kao samostalna država objavljen je u Narodnim novinama broj 17/94. Njegovim stupanjem na snagu dana 22. ožujka 1994. derogirane su odredbe Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi samo u dijelu koji se odnosi na pomorsku plovidbu (čl. 1053 st.1. t.3.). Stupanjem na snagu Zakona o plovidbi unutarnjim vodama, NN br. 19/98, dana 28. veljače 1998., prestao je važiti ZPUP i u djelu koji se odnosio na plovidbu unutarnjim vodama. Dana 8. prosinca 2004. godine Hrvatski Sabor je usvojio novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske koji je objavljen u Narodnim novinama br. 181/04., a stupio je na snagu 29. prosinca 2004. godine (u daljnjem tekstu PZ).

¹⁰ Ugovor o djelu je takav ugovor kojim se jedna ugovorna strana (poduzetnik, izvođač radova) obvezuje obaviti određeni posao, a naručitelj se obvezuje da mu za to plati naknadu (objekt činiidbe je sam rezultat rada).

¹¹ Vidi, Wilford, Coghlin, Healy: *Time Charters*, London, 1987, str. 43. U angloameričkom pravu ističe se da brodovlasnici odnosno brodari ne unajmljuju (hire) brod, već da «...their obligation under this type of contract is to tender to the charterers the agreed services with ship, master and crew.»

pomorskopравни pojam i predstavlja osobu koja je nositelj brodarske djelatnosti u najširem smislu. Brodar sklapanjem ugovora o prijevozu stječe svojstvo prijevoznika.

Time charter se često izjednačava s brodarskim ugovorom na putovanje pa se navodi da je brodarski ugovor na putovanje onaj ugovor kod kojeg se vozarina plaća po izvršenom putovanju, a brodarski ugovor na vrijeme ugovor kod kojeg se plaćanje vozarine ugovara na određeno vrijeme (npr. mjesečno), dok su u ostalim svojim karakteristikama ove dvije vrste ugovora vrlo slične. Ovakvo shvaćanje pojma ugovora o time charteru i međusobnog odnosa između brodarskog ugovora na vrijeme i brodarskog ugovora na putovanje vrlo je površno¹² jer je riječ se o dvije sasvim različite vrste ugovora što se može zaključiti kada se analiziraju standardni obrasci (engl. *standard forms*) za svaku pojedinu vrstu ugovora. U ovom radu analizirati će se i pojedine klauzule koje se koriste u standardnim obrascima ugovora o time charteru, koje su specifične za tu vrstu ugovora i prema kojima se time charter razlikuje od ugovora o zakupu broda i brodarskog ugovora na putovanje s kojima se ovaj ugovor često izjednačava i miješa.

3.1. Način zaključivanja i oblik ugovora o Time Charteru

Temeljem čl. 247. ZOO-a ugovor je sklopljen kada se ugovorne strane suglase o bitnim sastojcima tog ugovora. U pravnoj teoriji razlikuju se formalni odnosno neformalni ugovori.

Za formalni ugovor traži se unaprijed određeni oblik kao uvjet za nastanak valjanog ugovora, dok oblik neformalnog ugovora nije unaprijed određen i nije uvjet za postojanje i valjanost ugovora. Formalni se ugovori pojavljuju u dva oblika: zakonskom (forma *ex lege*), kada se zakonom propisuje da ugovor mora imati određeni, obično pisani oblik i ugovornom (forma *ex contractu*) kada se stranke mogu sporazumjeti da posebni oblik bude uvjet valjanosti njihovog ugovora (čl.289. st.1. ZOO-a).

U našem obveznom pravu vrijedi načelo neformalnosti, što znači da za sklapanje ugovora nije propisan određeni oblik, osim ako zakonom nije drugačije određeno (čl.286.st.1. ZOO-a). PZ odredbom čl. 449. st.1. predviđa da se brodarski ugovor za više putovanja i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod se moraju sastaviti u pisanom obliku. U istom članku u stavku 2. propisano je da ugovori iz st. 1. koji nisu sastavljeni u pisanom obliku nemaju pravni učinak. Dakle, time charter je strogo formalni ugovor, koji mora biti zaključen u pisanoj formi uz sankciju njegove ništavosti ako tako nije postupljeno (*forma ad solemnitatem*). Zahtjev za ovako strogom formom prvi put je postavljen u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi¹³. Prema Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova¹⁴ ovaj ugovor, kao i ostali ugovori o pomorsko - plovidbenim poslovima, bio je neformalan. Osim za naprijed navedene ugovore PZ zahtijeva pisanu formu i za ugovor o zakupu broda. Za ostale ugovore o iskorištavanju brodova (za brodarski ugovor za jedno putovanje, za brodarski ugovor na vrijeme za razmjerni dio broda ili određeni brodski prostor, kao ni za pomorsko-prijevoznički ugovor) nije propisana posebna forma. Ipak, i kod ovih ugovora svaka ugovorna strana ima pravo zahtijevati da se o zaključenom ugovoru o prijevozu sastavi pisana isprava (čl. 449. st. 3. PZ-a). U ovim slučajevima forma služi samo

¹² Poblize, Ivošević, B.: *Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod*, Institut za pomorstvo i turizam, Kotor, 1984. godina, str.15.

¹³ Zakon je objavljen u SL br. 22/77.

¹⁴ Inicijativu za donošenje zakona dalo je Ministarstvo pomorstva FNRJ, a rad na donošenju Zakona trajao je prilično dugo, još od 1948. godine. Zakon je objavljen u SL br. 25/1959.

kao dokaz o zaključenom ugovoru (*forma ad probationem*¹⁵) i ne utječe na valjanost ugovora. Međutim, ako druga strana ne udovolji tom zahtjevu, strana koja je zahtijevala pisani dokaz o zaključenom ugovoru ima pravo odustati od ugovora i zahtijevati naknadu eventualne štete koja joj je nastala raskidom ugovora. (čl. 449. st. 4.i 5. PZ-a). I u zakonodavstvima pojedinih vodećih pomorskih država najčešće se predviđa pisana forma za ugovore o prijevozu stvari (Francuska, Italija), ali je tražena forma, forma *ad probationem* i uz njeno postojanje ne vezuje se postojanje i valjanost samog ugovora (ne propisuje se apsolutna ništavost kao sankcija u slučaju nepostojanja propisane forme). Postoje mišljenja kako bi i u hrvatskom pomorskom pravu za ugovor o time charteru *de lege ferenda* trebalo uvesti formu *ad probationem*, koja služi samo u svrhu dokazivanja postojanja i sadržaja ugovora, pa nepostojanje pisanog ugovora ne bi dovodilo do njegove apsolutne ništavosti.

3.2. Standardni obrasci (forme) ugovora o Time Charteru

Za zaključivanje ugovora o time charteru redovito se upotrebljavaju unaprijed pripremljeni formulari. Tako se u teoriji pomorskog prava govori o standardizaciji ugovora o time charteru, a pojedine vrste tako nastalih čarter-partija nazivaju se standardne forme (engl. *standard forms*). Standardne forme nastale su zbog potrebe da se ti ugovori, koji se u pomorskoj praksi često zaključuju, zaključuju lakše i bez nepotrebnog pregovaranja i odugovlačenja, do kojeg bi zasigurno dolazilo kada bi ovako složeni ugovorni odnosi svaki put bili predmet individualnog pregovaranja. U pomorskoj praksi sklapaju se i *adhezijsku ugovori* ili ugovori po pristupanju, za koje je karakteristično da je kod njih bitno smanjena sloboda ugovaranja, odnosno ona je potpuno isključena za onu stranu koja pristupa ponuđenim poslovnim uvjetima. Ovi ugovori su u pomorskom prijevozu karakteristični za pomorsko- prijevozničke ugovore.

Brodarski ugovori (pa tako i time charter) spadaju u *tipske ugovore*¹⁶ za koje je karakteristično da kod njih sloboda ugovaranja nije isključena, već se samo radi o posebnom načinu zaključivanja ovih ugovora. Za njih je karakteristično da se nalaze na unaprijed odštampanom formularu s detaljno reguliranim pravima i obvezama ugovornih strana, pa se nazivaju i *formularni ugovori*. Formularni ugovor biti će i tipski ugovor u slučaju kada su ga izdale razne trgovačke ili druge organizacije (npr. organizacije brodarka) bez obzira na konkretne stranke. Čarter-partije kao formularni ugovori u pomorstvu nastali su kao rezultat pregovaranja i usaglašavanja suprotnih interesa između predstavnika brodarka, naručitelja, banaka i osiguravajućih društava u okviru pojedinih nacionalnih i međunarodnih udruženja koje se bave poslovima unaprjeđenja pomorske trgovine. Najpoznatije međunarodno udruženje je Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) sa sjedištem u Kopenhagenu, a poznate nacionalne organizacije su British Chamber of Shipping u Londonu i New York Produce Exchange u Sjedinjenim Američkim Državama. Formulari pojedinih standardnih formi brodarskih ugovora sastavljaju se za određena područja plovidbe, vrste trgovine, robe koja se prevozi i vrste brodova (tankeri i sl.), kao i za određene oblike brodarskih ugovora. Svi navedeni tipovi čarter-partija imaju svoj puni i skraćeni naziv, tzv. šifrirana imena (engl. *Code Names*) svakog pojedinog čarter ugovora, a služe za brže sporazumijevanje. Postojanje formulara ne isključuje mogućnost pregovaranja i usaglašavanja uvjeta među ugovornim stranama. Žele li se pojedini uglavci tipskog ugovora izmijeniti, dodaju se tiskanom obrascu (formularu) novi uvjeti (engl. *additional clauses*). Danas su

¹⁵ Oblik ponekad služi samo radi lakšeg dokazivanja postojanja pravnog posla. Npr. zajam je valjan makar je sklopljen u usmenom obliku, zadužnica je samo dokazna isprava o sklopljenom ugovoru o zajmu. Vidi, Vedriš, M - Klarić, P., Građansko pravo, Narodne novine, str. 129.

¹⁶ Poblize o tipskim ugovorima, vidi Vedriš, M.- Klarić, P., *ibidem*, str. 394.

čarter-partije štampani dokumenti koji se sastoje od čitavog niza klauzula obilježenih rednim brojevima i tako podijeljenih na tzv. strokove, kako bi se lakše i preciznije mogli mijenjati.

Kod tumačenja ugovora o time charteru, ugovorne odredbe koje su naknadno dodane imaju prednost pred štampanim odredbama, a razne dopune i ispravke koje su unijete rukom imaju prednost pred svim ostalim odredbama.

Najznačajniji standardni obrasci ugovora o time charteru su: New York Produce Exchange Time Charter (Code Name: NYPE) i Uniform Time Charter (Code Name: Baltime Form). New York Produce Exchange (NYPE) je službena američka forma ugovora o time charteru koju je usvojena još 1939. god. Sa izmjenama i dopunama 1921., 1931., 1946., 1981., i 1993. godine. Međunarodno udruženje linijskih brodara (The Baltic and International Maritime Conference) usvojilo je Uniform time charter (Baltime Form) 1939. godine. U suvremenoj pomorskoj praksi smatra se da nijedna od navedenih formi nije dovoljno precizna, te se s ciljem izbjegavanja neželjenih sporova u praksi, stalno nastoji sastaviti što bolji standardni obrazac za ugovor o time charteru.

3.3.Značenje pojedinih klauzula iz formularnih tipova brodarskih ugovora kod ugovora o time charteru

Paramount klauzula (Paramount clause) ukazuje na pravo koje će se primijeniti na brodarski ugovor, što mogu biti Haaška ili Haaško - Visbyjska pravila, ali i bilo koje drugo pravo utemeljeno na Konvenciji o teretnici¹⁷. Unošenje Paramount klauzule znači da su u teretnicu unijete sve odredbe Konvencije o teretnici ili zakona donesenog temeljem ove Konvencije, i da one imaju prednost pred odredbama teretnice, zbog čega je i dobila naziv «paramount». Paramount klauzula važna je kada se teretnica izdaje u državi koja nije ratificirala Konvenciju o teretnici, čime se proširuje primjena iste Konvencije na ugovore na koje se inače ne bi primijenila. Na taj način ova klauzula doprinosi ujednačavanju međunarodnog pomorskog prava.

U hrvatskom pravu ova klauzula je načelno valjana jer su stranke slobodne u izboru prava koje će se primijeniti na njihove ugovore o pomorskim plovidbenim odnosima (čl.973 PZ-a). Iznimka postoji u pogledu prisilne primjene hrvatskog prava na odgovornost prijevoznika za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, ako se luka ukrcaja ili odredišta nalazi u RH (čl.974. st.1.)¹⁸

Ugovori o time charteru sadrže posebnu *klauzulu o utvrđivanju granica plovidbe*. Za određivanje tih granica u samom je formularu ostavljen prazan prozor koji stranke trebaju popuniti, a ako ga ne popune smatra se da je ugovor bez limita u odnosu na granice plovidbe.

Kod brodarskog ugovora na putovanje određivanje tih granica ne bi bilo u skladu s prirodom tog ugovora kod kojeg se brod bez ograničenja šalje gdje su plovidba i trgovina mogući i čije su granice definirane samim ugovorom.

Klauzula o ledu (Ice clause) uređuje prava i obveze ugovornih strana pri smetnjama u izvršenju ugovora koje su nastale zbog pojave u luci ukrcaja ili luci odredišta. U brodarskim ugovorima na vrijeme ograničava se naručiteljevo pravo da uputi brod u luku u koju nije moguće uploviti, isploviti, ukrcavati ili iskrcavati robu.

¹⁷ Konvencija o izjednačavanju nekih pravila o teretnici donesena je 1924. godine u Bruxellesu i naziva se Haaškim pravilima. 1968. godine donesen je Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici (Visbyjska pravila), a 1979. godine protokol o izmjeni tih pravila. 1978. godine donesena je Konvencija UN o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), ta bi konvencija trebala zamijeniti Haaška pravila i sve protokole.

¹⁸ U literaturi se navodi kako je razlog ovoj odredbi osiguranje da brod ne bi nametnuo svoju volju naručitelju u pogledu ograničenja svoje odgovornosti. Stoga se može tumačiti kako se ne može ugovoriti pravo koje je povoljnije za brodarku, ali se može ugovoriti pravo koje ja za njega nepovoljnije. Vidi presudu VPS Hrvatske od 24. veljače 1987., UPPK 1988, str. 119-120, str.363.

Klauzula o pravu zaloga (Lien clause) daje prijevozniku založno pravo na teretu radi osiguranja plaćanja za neplaćenu vozarinu, prekostojnice¹⁹ i naknadu za zadržavanje. U brodarskim ugovorima na vrijeme prošireno je pravo zaloga prijevoznika na sav teret i podvozarinu, a naručitelj ima pravo zaloga za sva predujmljena sredstva koja prijevoznik nije zaradio niti vratio.

Klauzula o zakašnjenju u predaji broda (Delay in delivery clause) kod brodarskog ugovora na vrijeme regulira prijevoznikovu odgovornost za zakašnjenje u predaji broda, propuste u izvršenju ugovora, te gubitke ili oštećenja na teretu ako su posljedica propuštanja dužne pažnje u osposobljavanju broda za plovidbu.

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

Klauzula o čišćenju tankova (Cleaning tanks clause) u ugovorima o prijevozu tekućih tereta obvezuje prijevoznika da čisti tankove, cjevovode i crpke tako da zadovolji naručiteljev pregled.

Klauzula o raspredi (Lay up clause) u brodarskom ugovoru na vrijeme naručitelju omogućava staviti brod u raspremu.

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

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

3.4. Klauzule kojima se uređuje trajanje ugovora o Time Charteru

PZ u čl. 448. st. 2. određuje da se brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod zaključuje na određeno vrijeme. Takva odredba proizlazi iz prirode ugovora. Ugovor se u pravilu zaključuje na nekoliko mjeseci, ali se može zaključiti i na godinu dana, pa i duže (engl. *long term time charters*). U praksi se vrijeme trajanja ugovora određuje na različite načine. U tekstu formularnih ugovora može se prije praznine u koju treba unijeti vrijeme trajanja ugovora staviti riječ “oko” (engl. *about*). U tom slučaju naručitelju je dopušteno jedno razumno vrijeme produženja ugovora (trajanje ugovora na takav način određuje se kod NYPE forme) ali, se u ugovoru vrijeme njegovog trajanja može i precizno odrediti npr. tri mjeseca, bez dodavanja izraza oko ili nekog drugog sličnog izraza. I u ovom slučaju smatra se da naručitelj ima pravo na razumno produženje roka trajanja ugovora. Ako dođe do spora sud će presuditi koliko traje to razumno prekoračenje koje se treba tolerirati. Stranke mogu i izričitom odredbom u ugovoru isključiti mogućnost prekoračenja. To se obično čini na način da se precizno ugovara vrijeme povratka broda (npr. povratak 15-tog u mjesecu ili povratak između 15- tog i 30- tog u mjesecu). Stranke također mogu izričito ugovoriti koliko je produženje u konkretnom slučaju za ugovor dopušteno. To se čini unošenjem u ugovor rokova trajanja npr. 12 mjeseci, 15 dana više ili manje po naručiteljevom izboru (opciji)²⁰ (12

¹⁹ Vrijeme stojnica predstavlja vrijeme kojim korisnik prijevoza raspolaže za ukrcavanje ili iskrcavanje bez obveze plaćanja naknade prijevozniku (engl. *lay days*). Naknada se ne plaća jer je prijevoznik već ukalkulirao u iznos vozarine predviđeno čekanje u luci za ukrcaj ili iskrcaj. Vrijeme prekostojnica je vrijeme za koje se preko vremena određenog stojnicama produljuje ukrcavanje odnosno iskrcavanje tereta. Vrijeme prekostojnica se najčešće ugovara, ne postoje li ugovorne odredbe ili zakonski propisi primjenjuju se lučki običaji.

²⁰ U slučaju “Petroleo Brasileiro S.A. v. Kriti Akti Shipping CO. S.A.” naručitelj je uzeo u čarter brod Kriti Akti od vlasnika broda temeljem formulara Sheltime 3, na 11 mjeseci, 15 dana više ili manje (po njegovom izboru). Period od 11 mjeseci istekao je dana 24. 4. 2001. godine, a naručitelj je već 13. 3. 2001. obavijestio vlasnika broda kako namjerava koristiti brod do 14. 6. 2005, što bi uključivalo produženje ugovora za 36 dana, koliko je brod bio off-hire i 15 dana po naručiteljevom izboru. Vlasnik broda na to nije pristao. Arbitražni sud je presudio kako je moguće produženje ugovora za vrijeme dok je brod bio off-hire, ali tada naručitelj ne može koristiti i pravo produženja za još dodatnih 15 dana. Drugostupanjski sud, Queens Bench Division, Commercial Court zauzeo je stajalište da vrijeme produženja ugovora od 15 dana spada u redovno vrijeme trajanja ugovora, a

months, 15 days more or less in charterers' option). Pravo na prekoračenje ugovorenog vremena proizlazi iz načina iskorištavanja broda kod time chartera²¹. U tijeku trajanja ugovora, po prirodi stvari uvijek se treba izvršiti više putovanja, pa je zato u trenutku sklapanja ugovora najčešće nemoguće unaprijed odrediti kada će se završiti posljednje putovanje. Zbog toga se naručitelju dopušta da s izvršenjem posljednjeg putovanja nešto prekorači ugovoreni rok trajanja ugovora, pa se u teoriji pomorskog prava spominje tzv. legitimno pravo naručitelja da brod pošalje na posljednje putovanje s određenim prekoračenjem ugovorenog roka²².

Pravo na posljednje legitimno putovanje (engl. *legitimate last voyage*) nije apsolutno pravo naručitelja. On se tim pravom može koristiti samo ako je postupao razumno. Razumno postupanje podrazumijeva, kao prvo, ispravnu odluku o tome da se brod šalje na posljednje putovanje koje će rezultirati prekoračenjem, ali i donošenje ispravne odluke o razumnim granicama trajanja prekoračenja.

U odnosu na prvi uvjet, ocjenjuju se dvije stvari. Prvo, ne može se prihvatiti kao razumno postupanje ono djelovanje kada naručitelj šalje na posljednje putovanje brod u nevrijeme, tj. kada je prirodnije da se ugovor nešto ranije završi bez obzira na postojanje klauzule *about*.²³ Drugo, ovo se pravo ne smije koristiti suprotno ugovornoj klauzuli koja ga isključuje. Što se tiče određivanja koju dužinu prekoračenja treba prihvatiti kao razumno, smatra se da je to faktično pitanje koje zavisi od okolnosti svakog pojedinog slučaja.²⁴ Američka sudska praksa zauzela je stav o značenju izraza "about".

U američkoj sudskoj praksi u slučaju "The Rygja"²⁵ ovaj se izraz odnosi kako na vrijeme preko ugovorenog, tako i na ono ispod ugovorenog. Smatra se da je naručitelj dužan predati brod na bližoj granici ugovorenog vremena. To je tzv. *overlap/underlap* teorija kojom se tumači trajanje ugovora o time charteru suglasno osnovnom shvaćanju da precizno ugovaranje točno određenog dana povrata broda nije u skladu sa prirodom pomorskog poslovanja. Kada se radi samo o ocjeni vremena trajanja, onda je naručitelj vezan i *underlap* pravilom prema kojem se ispunjenje ugovora po pravilu završava na granici ispod ugovorene, ako se završetak posljednjeg putovanja sasvim približio ugovorenom datumu, a ne postoje bitni razlozi u prirodi samog posla koji daju pravo na još jedno putovanje.

Naprijed iznijeta shvaćanja američke sudske prakse vezana su za NYPE formu, no pravo na posljednje putovanje, odnosno produženje općenito je prihvaćeno načelo. Baltime forma također sadrži odredbu o pravu na produženje posljednjeg putovanja (ali ne sadrži izraz *about*) s obvezom naručitelja da za to vrijeme plati tržišnu vozarinu, ako je veća od ugovorene. Kako NYPE o tome nema odredbe, tako se i za slučaj produženja plaća ugovorena vozarina, pa bi to bila osnovna razlika između ove dvije standardne forme time chartera u

naručitelj ima pravo i na dodatno produženje od 36 dana (vrijeme za koje je brod bio off-hire, koje mu je ugovorom zajamčeno). Zbog toga je sud presudio u naručiteljevu korist. Vidi Lloyd's Law Reports 2003., Vol.2.

²¹ Vidi, Carver, T.G., *Carriage by sea*, 12. ed., London 1971. str. 314., Hopkins, *Business and Law for the*

²² Vidi, Wilford, Coghlin, Healy, o.c., str. 43.

²³ U slučaju "Bucknall v. Murray" sklopljen je time charter s klauzulom "about six months" koje vrijeme je isticalo 21. travnja. 28. travnja brod je bio u New Yorku, ali su naručitelji već u rujnu priopćili brodaru namjeru da iz New Yorka poduzmu još jedno (posljednje) putovanje. Brodar je u New Yorku preuzeo brod i raskinuo ugovor. U nastalom sporu sud je zauzeo stajalište da je takav postupak brodar bio ispravan.

²⁴ Holman smatra razumnom odluku o prekoračenju, ako je broj prekoračenih dana bio manji i od broja preostalih dana suglasno ugovoru, u trenutku kada je započelo posljednje putovanje. Opširnije o sudskoj praksi u odnosu na dopušteno trajanje prekoračenja vidi, Gilmore, G.- Black, C.L., *The law of admiralty*, The Foundation Press, Mineola, 1975., str. 231-237.

²⁵ U ovom sporu ugovor je bio zaključen na oko 6 mjeseci s pravom produženja (opcije) za još 6 mjeseci. U tijeku trajanja ugovora naručitelj je odlučio koristiti se pravom produženja. Međutim, koristeći se pravom na posljednje putovanje, on je prvi period od 6 mjeseci prekoračio za 7 tjedana, pa je temeljem sudske odluke drugi period od 6 mjeseci počeo računati istekom dodatnih 7 tjedana, a na temelju primjene overlap pravila i s pravom na posljednje putovanje i u izvršenju drugog perioda od 6 mjeseci. Ibidem, str. 231 - 237.

odnosu na primjenu *overlap / underlap* teorije. PZ isto tako sadrži određene odredbe kojima se regulira trajanje brodarskog ugovora na vrijeme. Odredbom čl. 583. st. 2. PZ-a određuje se da se za vrijeme za koje se nakon proteka brodarskog ugovora na vrijeme brod nalazi na putovanju za račun naručitelja, bez krivnje prijevoznika, plaća dvostruka vozarina. U nedostatku sudske prakse, držimo da se dvostruka vozarina plaća u onim slučajevima kada je došlo do prekoračenja ugovorenog roka koje se ne može prihvatiti u skladu sa odredbama odgovarajućih formularnih ugovora, temeljem kojih je ugovor sklopljen.

3.5. Klauzule kojima se uređuje izvršenje ugovora o Time Charteru

3.5.1. Klauzule koje uređuju obvezu održavanja broda u stanju sposobnom za plovidbu kod ugovora o time charteru

U većini zakonodavstava uobičajena je odredba prema kojoj je prijevoznik kod izvršenja ugovora o prijevozu stvari morem dužan brod osposobiti za plovidbu²⁶ *prije i na početku putovanja* (engl. *before and at the beginning of the voyage*), te nije odgovoran za kasniju nesposobnost (u tijeku putovanja), ako ona nije posljedica propusta da se brod osposobi za plovidbu²⁷ pažnjom urednog prijevoznika na početku putovanja. Slično rješenje sadrži i PZ koji u odredbi čl. 460. st. 1. propisuje da je svaki prijevoznik, pa i onaj koji je zaključio ugovor o time charteru dužan pravovremeno, do početka putovanja,²⁸ pažnjom urednog prijevoznika osposobiti brod za plovidbu, primjereno ga opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kao da ga je primio na prijevoz. Ova odredba prisilne je naravi i nije ju moguće mijenjati u korist prijevoznika.

Dakle naš PZ prihvatio je načelo sadržano u čl. 3. st.1. Konvencije o izjednačavanju nekih pravila o teretnici iz 1924. god prema kojem je prijevoznik dužan osposobiti brod za plovidbu samo prije i na početku putovanja, dok Konvencija UN o prijevozu robe morem iz 1978. god. proširuje tu prijevoznikovu obvezu na cijelo putovanje. Međutim, pomorska praksa ne poštuje ovakav stav, te klauzule u pojedinim formularima ugovora o time charteru obvezu prijevoznika na osposobljavanje broda za plovidbu prenose na cjelokupni ugovoreni period. Klauzula kojom se preuzima spomenuta obveza poznata je pod nazivom (engl. *maintenance clause*). Istu klauzulu sadrže i NYPE i Baltime formulari.

²⁶ Pojam sposobnosti za plovidbu (engl. *seaworthiness*) može se promatrati kao apsolutna i relativna sposobnost za plovidbu. Apsolutna sposobnost za plovidbu obuhvaća elemente nautičke sigurnosti broda za plovidbu u odnosu na trup, strojeve, brodsku opremu, pri čemu se od broдача zahtijeva da brod odgovara uvjetima koje propisuje pomorsko upravno pravo (propisi o sigurnosti, osobito tehnička pravila, posjedovanje propisanih isprava o sigurnosti plovidbe). Pod relativnom sposobnošću broda za plovidbu podrazumijeva se da brod mora biti sposoban prevesti i u dobrom stanju očuvati ugovoreni teret, te u tom smislu mora biti opskrbljen pogonskim materijalom i svim potrebnim sredstvima, imati potreban broj kvalificirane posade (ili ukratko, sposobnost broda da izvrši ugovorenu obvezu). Vidi Grabovac, I.: *Temelji odgovornosti u prometnom pravu*, Književni krug, Split, 2000., str. 21.

²⁷ Jakaša drži kako brod mora biti u stanju u kojem mu pomorsko-upravni organi ne zabranjuju plovidbu, jer u tom slučaju brod nije sposoban za plovidbu, makar se ta zabrana ne odnosi na nabrojene elemente koji spadaju u pojam sposobnosti broda za plovidbu. Poblize, Jakaša, B.: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Treća knjiga, sv. II, Informator, Zagreb, 1983., str. 21.

²⁸ S obzirom na zakonsku formulaciju "pravodobno do početka putovanja" javljaju se poteškoće u tumačenju kada putovanje stvarno počinje, pa i sukladno tome radi li se o obvezi osposobljavanja broda za plovidbu ili o nautičkoj greški. U teoriji se smatra kako je putovanje započelo kada je brod stvarno pokrenut vlastitim pogonom. Opširnije Grabovac, I.: *Ogledi o odgovornosti brođara*, Književni krug, Split, 1997., str. 23.

Postavlja se pitanje može li ta klauzula biti važeća i u hrvatskom pravu s obzirom na odredbu čl. 460. st. 2. prema kojoj nije dozvoljeno ugovaranje suprotno čl.460. st.1. PZ-a koji prijevoznika obvezuje samo na osposobljavanje broda za plovidbu do početka putovanja, ali ne i na održavanje u tom stanju za vrijeme trajanja putovanja. Iz naprijed navedenog proizlazilo bi da je *maintenance* klauzula suprotna odredbama PZ-a, pa zato ništavna i bez pravnog učinka. Ivošević drži kako *maintenance* klauzula u ugovorima o time charteru ne bi bila ništava zbog toga što su zabrane u materiji ugovora o prijevozu stvari morem normirane s ciljem da bi utvrdile minimum prijevoznikovih obveza, dok se takvim zabranama ne dira²⁹ u eventualno povećanje prijevoznikovih obveza. To stajalište treba smatrati ispravnim jer odredbu čl.460. st.1.PZ-a nije moguće mijenjati u korist prijevoznika, dok je *argumentum a contrario* to moguće na njegovu štetu. Obveza osposobljavanja broda za plovidbu³⁰ vezana je za subjektivni napor prijevoznika za ulaganjem dužne pažnje kako bi brod osposobio za plovidbu. Ta obveza poznata je kao dužna pažnja (engl. *due diligence*). Prema PZ-u iz 1994. Godine brodar je morao ulagati pažnju urednog brodarara, ali se sada taj izraz zamjenjuje izrazom dužna pažnja (*due diligence*), kako bi se hrvatska terminologija uskladila sa terminologijom međunarodnih instrumenata, u prvom redu Haškim pravilima (čl. 3. st. 1. i čl. 4. st. 1 i 2.). Suštinsko značenje pojma ostalo je isto kao i prije, jer je mjerilo dužne pažnje objektivni kriterij srednje sposobnog prijevoznika koji se zahtijeva od savjesnog profesionalnog prijevoznika. To je minimum ispod kojeg prijevoznik ne može ići. Taj minimum stranke mogu protegnuti na cijelo vrijeme trajanja ugovora (engl. *during service*). Tako je primjerice u presudi “The Torepo” brod za vrijeme putovanja između luke La Plata u Argentini i luke Esmeraldas u Ekvadoru udario o obalu otoka Wellingtona. Naručitelj je u tužbi zatražio isplatu novca koji je platio spašavateljima na ime nagrade za spašavanje jer je po njegovoj ocjeni do udara došlo zbog nautičke pogreške zapovjednika i članova posade (tako je naručitelj naveo kako član posade koji je bio na straži nije na vrijeme uočio kopno i o tome obavijestio dežurnog časnika, te kako je postojala nesuglasnost u čileanskim kartama koje su kormilari upotrebljavali i sl.) i propuštanja dužne pažnje vlasnika broda da brod održava u stanju sposobnom za plovidbu. Admiralty Court je odlučio kako niti jedan od navedenih razloga nije doveo do nezgode pa je naručitelja osudio na plaćanje svog dijela nagrade za spašavanje i troškova postupka.³¹ Kada se prijevoznikova obveza održavanja broda sposobnim za plovidbu protegne na cijelo vrijeme trajanja putovanja kao problem se javlja pitanje predstavlja li svaka kasnije pridošla nesposobnost prekršaj prijevoznikove obveze preuzete *maintenance* klauzulom, pod uvjetom da je prijevoznik osposobio brod za plovidbu na početku putovanja pažnjom urednog prijevoznika. Odgovor na to pitanje sudska praksa je dala a u slučaju “Sinia v. Suzuki (1924.)” prema kojoj svaki prekid u izvršenju ugovorne obveze zbog kasnije nastalih nedostataka na brodu ne daje automatski pravo naručitelju da raskine ugovor o time charteru. Da bi se stekli uvjeti koji daju pravo na raskid, potrebno je da su smetnje takve prirode i toliko dugo vremenski traju da to dovodi do toga da se više ne može ostvariti komercijalna svrha radi koje je ugovor zaključen.³² Američka sudska praksa zauzela je stajalište da je obveza za osposobljavanje broda kod ugovora o time charteru ispunjena samo kada je brod uredno osposobljen za plovidbu na početku svakog pojedinačnog

²⁹ Vidi, Ivošević, B., *o.c.*, str. 67.

³⁰ Za štetu prouzročenu teretu nesposobnošću broda da očuva teret odgovara time-charterer, a ne brodovlasnik. Brodovlasnik je odgovoran za štetu prouzročenu plovidbenom nesposobnošću broda, Trgovački sud, Paris, 15.V 1968, UPPK br.44, 1968., str. 68-70.,

³¹ *Lloyd' s Law Reports* 2002., Vol.2.

³² U sporu “Sinia v. Suzuki” sudac Geer je istakaknuo da obveza za održavanjem broda u stanju sposobnom za plovidbu ne znači da brod mora biti u takvom stanju u tijeku svakog minuta plovidbe, već to znači da će brodar kada brod dođe u stanje kada nije sasvim sposoban za plovidbu u odnosu na trup ili stroj u razumnom vremenskom razdoblju poduzeti razumne korake kako bi stavio brod u ispravno stanje. Vidi, Wilford, Coghly, Healy, *o.c.*, str. 92

putovanja u tijeku izvršenja ugovora. Isto stajalište moglo bi vrijediti i u hrvatskom pravu budući da *maintenance* klauzula nije u suprotnosti s našim pravom, odnosno s odredbom čl.460. PZ-a koji regulira prijevoznikovu obvezu održavanja broda sposobnog za plovidbu.

3.5.2. Klauzule kojima se uređuje mjesto i vrijeme predaje broda naručitelju

Ugovorom se određuje vrijeme i mjesto predaje broda. Dolaskom broda u ugovorenu luku započinje teći vrijeme na koje je ugovor zaključen. Prilikom predaje broda sastavlja se certifikat o predaji (engl. *certificate of delivery*) u koji se unosi:

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

Neposredno prije predaje broda vrši se i pregled broda te se utvrđuje njegova sposobnost za plovidbu, opće stanje broda i njegova starost. Prijevoznik mora u ugovorenu luku radi predaje broda stići točno na vrijeme, da bi se to utvrdilo u ugovoru se obično navodi pozicija broda u trenutku zaključenja ugovora (engl. *present position*). Pored ovog naznačuje se i vrijeme kada se očekuje da će brod doći u ugovorenu luku radi ukrcavanja (engl. *expected ready to load*).

To se vrijeme mora poštivati i njegovo prekoračenje može dovesti do raskida ugovora ili do naknade štete ako naručitelj unatoč zakašnjenju prihvati brod. Ove odredbe primjenjivat će se ako ugovorom za slučaj zakašnjenja stranke nisu što drugo odredile, odnosno ako ne postoje posebne klauzule o pravima i obvezama stranaka za slučaj zakašnjenja broda s dolaskom u ugovorenu luku u ugovoreno vrijeme. Takva klauzula postoji u standardnim formama ugovora o time charteru i to kako u NYPE,³³ tako i u Baltim Form i poznata je pod nazivom *brisovna klauzula* (engl. *cancelling clause*). Brisovna klauzula daje pravo naručitelju na raskid ugovora ako mu brod ne bude stavljen na raspolaganje u ugovorenoj luci do isteka vremena naznačenog u samoj klauzuli, u stanju sposobnom za plovidbu.

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

3.5.3. Klauzule koje uređuju položaj zapovjednika broda kod izvršenja ugovora o Time Charteru

U standardnim formama ugovora o time charteru javlja se tzv. *employment klauzula* (klauzula o zaposlenju). PZ u čl. 450. st. 1. propisuje da je kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod zapovjednik³⁴ broda dužan izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda, što odgovara sadržaju employment klauzule. Employment klauzula

³³ Brisovna klauzula u NYPE formi glasi: «... and should vessel not have given written notice of readiness on or before... (date) but not later than 4 p.m. Charterers or their Agents to have the opinion of cancelling this charter at any time not later than the day of vessel's readiness.

³⁴ PZ zapovjedniku daje pravo zastupanja broдача, pa se to njegovo pravo temelji se na zakonu (*ex lege* zastupnik broдача). Zakon također predviđa situacije u kojima se pravo zastupanja ostvaruje. U prvom slučaju zapovjednik je ovlašten u ime i za račun broдача u mjestu izvan sjedišta broдача sklapati ugovore o spašavanju i pravne poslove potrebne za izvršenje putovanja. U drugom slučaju zapovjednik je ovlašten u ime i za račun broдача u mjestu izvan sjedišta broдача, u kojem nema ovlaštenog predstavnika broдача zaključivati ugovore o pomorsko- plovidbenim poslovima, osim brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod. Zapovjednik nije na osnovi zakona ovlašten sklapati ni ugovore o zakupu broда, niti ugovore o osiguranju broда, niti može otuđiti ili založiti brod. Vidi, Grabovac, I.: *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Split, str. 90.

djeluje tako da je zapovjednik broda, a preko njega i prijevoznik u obvezi ispunjavati komercijalne naloge naručitelja. Za vrijeme trajanja ugovora odluke o zaposlenju su u naručiteljevima rukama. On odlučuje koje će vrste tereta brod prevoziti, pod kojim uvjetima i iz kojih u koje luke itd. Zbog svega naprijed navedenog često se postavlja pitanje granice djelovanja ove klauzule. Iz činjenice što su sva ovlaštenja u odnosu na zaposlenje broda dana naručitelju, često za prijevoznika mogu nastati takve okolnosti u kojima je on odgovoran prema trećim osobama, a do odgovornosti je došlo uslijed naručiteljevog djelovanja na temelju njegovih prava o zaposlenju broda. Do takve odgovornosti najčešće dolazi kada zapovjednik broda izdaje teretnicu po naručiteljevima nalogima. Kod ugovora o time charteru ovo pitanje regulira se dijelom employment klauzule koji se odnosi na naručiteljevu obvezu da u takvim slučajevima obešteti prijevoznika. To je dio jedinstvene *employment and indemnity* klauzule, koja se često razdvaja na dva posebna dijela, a drugi dio o obvezi obeštećenja poznat je pod nazivom *indemnity clause* (klauzula o obeštećenju). Kada teretnicu potpiše zapovjednik broda, prijevoznik snosi odgovornost za štete proizašle iz te teretnice prema svim njezinim imateljima. Međutim, ako je teretnicu potpisao zapovjednik u svojstvu naručiteljeva agenta *indemnity* klauzula tereti naručitelja da obešteti prijevoznika kada iz takvog potpisivanja teretnice nastane kakva šteta. PZ u čl. 450.st. 2. propisuje da prijevoznik ne odgovara naručitelju za obveze što ih je zapovjednik broda preuzeo u izvršenju posebnih naručiteljevih naloga. Za razliku od rješenja npr. talijanskog prava djelo koje izvršava prijevoznik prema našoj sistematizaciji time chartera je prijevoz, dok prema sistematizaciji talijanskog prava prijevoznik izvršava djelo plovidbe. Dakle, prijevoznik prema našem pravu odgovara više i strože. Prema normama koje su trenutno na snazi u Republici Hrvatskoj, prijevoznik ne bi mogao od sebe otkloniti tužbu ni u slučaju kada je teretnicu izdao naručitelj, odnosno njegov agent.³⁵ Mogućnost da prijevoznik ne bude odgovoran naručitelju ograničena je samo na slučajeve tzv. posebnih naručiteljevih naloga (čl.450. st. 1. PZ-a). Radi svega naprijed navedenog postavlja se pitanje djelovanja *indemnity* klauzule u našem pravu, odnosno može li se prijevoznik u regresnom postupku obratiti naručitelju i zatražiti da ga obešteti za štete koje je prijevoznik isplatio trećim osobama, a do kojih je došlo zbog komercijalnih naloga naručitelja ili se naručitelj može pozvati na restriktivno djelovanje odredbe čl. 450. st. 2. PZ-a i na činjenicu da hrvatsko pravo tretira prijevoznika kao jedinog nositelja cjelokupne odgovornosti za izvršenje prijevoza (kako nautičke, tako i komercijalne) i od sebe otkloniti eventualni regresni zahtjev prijevoznika?

Još složenije pitanje je vezano za isključenje prava trećih da se direktno obraćaju tužbom za naknadu štete prema prijevozniku, u slučaju kada je teretnica izdana od strane naručitelja, što po odredbama PZ-a mogu učiniti. Konvencija UN-a o prijevozu robe morem donesena 1978. godine (Hamburška pravila)³⁶ ne odnosi se na brodarske ugovore kada se radi o odgovornosti za teret koji se prevozi morem. Prema tome, i dalje ostaju na snazi klauzule prihvaćene u dosadašnjoj pomorsko pravnoj praksi. Postoje mišljenja koja bi trebalo razmotriti³⁷ kako je u hrvatsko pomorsko pravo *de lege ferenda* radi rješavanja ovog pitanja potrebno uvesti precizne odredbe iz kojih bi bilo razvidno da se kod time chartera radi o

³⁵ Prema presudi Višeg privrednog suda Hrvatske od 29. siječnja 1975. god. pored naručitelja i brodar uvijek odgovara za obveze iz ugovora o prijevozu. Vidi UPPK, br.65, 1975., str. 67-71.

³⁶ Konvencija je donesena u ožujku 1978. god., i u svom originalnom engleskom tekstu zajedno s prijevodom objavljena je u časopisu UPPK br. 78. Za svoje stupanje na snagu Hamburška pravila predviđaju ratifikaciju ili pristup od strane 20 država i to prvog dana mjeseca koji slijedi nakon isteka 1 godine od trenutka polaganja 20-te ratifikacijske isprave (čl.30. st.1.). Kako je Zambija u listopadu 1991. god. položila 20-ti instrument ratifikacije, Hamburška pravila su stupila na snagu 1. studenog 1992. god. Opširnije vidi Polić- Ćurčić, V.: Stupanje na snagu Hamburških pravila i njihov utjecaj na pomorsku privredu, UPPK br.1-2, 1992. Grabovac, I.: Konvencija UN o prijevozu robe morem, PIP, br.1-2, 1992.

³⁷ Jer prijevoznik kod time chartera, za razliku od zakupa broda, ostaje nositelj plovidbenog pothvata, pa time i odgovoran za izvršenje prijevoza.

specifičnom djelu organizacije plovidbe i prijevoza u isto vrijeme i odrediti naručiteljevu obvezu da prijevozniku naknadi štetu u svim slučajevima kada bi prijevoznik odgovarao trećima za obveze koje su nastale iz komercijalne djelatnosti.

3.5.4. *Klauzule koje reguliraju obvezu vraćanja broda nakon isteka ugovora o Time Charteru (engl. redelivery)*

Redelivery klauzulom određuje se da naručitelj mora vratiti brod u ugovoreno vrijeme, na ugovorenom mjestu i u onakvom stanju, izuzimajući štete od redovite upotrebe, u kakvom je naručitelju predan na početku izvršenja ugovora o time charteru. Ova klauzula nalazi se u svim formularima ugovora o time charteru, pa tako i u *Baltim* i *NYPE* form. Spomenuta klauzula je u neskladu s pravnom prirodom time chartera koji se smatra ugovorom o djelu. Prijevoznik se smatra odgovornim za sposobnost broda za plovidbu i održavanje broda i brodske opreme za cijelo vrijeme trajanja putovanja. Prema tome, ne može se kazati da kod ugovora o time charteru vlasnik broda prepušta brod i posadu naručitelju za vrijeme trajanja ugovora. Radi se zapravo o klauzuli koja je nastala u vrijeme kada je time charter bio izjednačen s ugovorom o zakupu broda, a koja se zadržala do danas. Ako bi naručitelj ili osobe koje za njega rade za vrijeme trajanja ugovora prouzročili štetu brodu i njegovoj opremi svojim radnjama ili propustima, naručitelj će biti dužan navedenu štetu nadoknaditi, pa i kada ne bi bilo *redelivery* klauzule, što nije sporno. Sporno je u teoriji i sudskoj praksi gledište prema kojem *redelivery* klauzulu treba tumačiti tako da je naručitelj odgovoran na završetku trajanja ugovora i za one štete koje mu se ne mogu pripisati u krivnju, odnosno koje nisu posljedica propusta njegovih osobnih obveza kao što su primjerice štete koje su posljedica redovite upotrebe broda. Vladajuće je gledište prema kojem se naručitelj ne može smatrati odgovornim za štetu, osim za onu koja mu se može pripisati.³⁸ Mnoge odluke bave se štetama nastalim redovitom upotrebom broda (engl. *ordinary wear and tear*). Ovdje je sporno koje su to štete i umanjena vrijednosti broda i opreme koja se mogu podvesti pod štete nastale redovitom upotrebom broda. To pitanje ostavlja se na rješavanje vještacima strojarske i brodograđevne struke. Najčešći slučajevi oštećenja za koja se smatra da su nastala redovitom upotrebom broda su sva udubljenja, ogrebotine, ulegnuća, brazgotine, posjekotine, iskrivljenja brodskih skladišta, otvora i palube izazvana normalnom upotrebom uobičajenih sredstava za ukrcaji iskrcaj, a koja ne utječu na normalnu funkciju broda.

3.6. Klauzule koje reguliraju obvezu plaćanja vozarine i drugih naknada kod ugovora o Time Charteru

3.6.1. *Klauzule koje uređuju plaćanje vozarine*

Kod time chartera prijevoznik pruža usluge naručitelju za unaprijed određeni iznos, vozarinu, koja predstavlja njegovu zaradu. Ova zarada nije opterećena troškovima putovanja koji padaju na naručitelja. Osnovni ekonomski cilj koji prijevoznik postiže dajući brod u time charter je sigurnost i stabilnost za određeni vremenski period, ali ipak uz manju zaradu od one koja bi se mogla ostvariti na tržištu broskog prostora. Pravni izraz prijevoznikove težnje za ekonomskom sigurnošću manifestira se kroz klauzule ugovora o time charteru u kojima se ugovara naručiteljeva obveza da ugovorenu vozarinu plaća unaprijed, od čega prijevoznik čini zavisnom cjelokupnu sudbinu zaključenog ugovora.

³⁸ Scrutton u slučaju "Limerick v. Stott (1921)" ukazao je na teškoće koje bi doslovna primjena *redelivery* klauzule izazvala i izrazio mišljenje da se ona ne može primijeniti u onim slučajevima kada šteta ne bi bila na bilo koji način prouzročena od strane naručitelja (engl. *to damage not caused in any way by the charterers*). Vidi, Scrutton, T. E., *Charterparties and Bills of Lading*, 16. ed. London, 1955., str. 414.

Standardni ugovori o time charteru često sadrže klauzulu prema kojoj ako naručitelj propusti plaćanje vozarine točno na vrijeme i redovito, prijevoznik će imati pravo povući brod. Neplaćanje vozarine onako kako je predviđeno ugovorom ili njezino neuredno plaćanje doveli su do mnogih sporova, tako da je sudska praksa u vezi s raskidom, odnosno pokušajem raskida ugovora zbog neplaćanja ili neurednog plaćanja vrlo bogata, a posebno anglo-američka sudska praksa. Kako ugovor ne bi bio izložen zahtjevima prijevoznika za njegovim raskidom, naručitelj je dužan plaćati vozarinu striktno vremenski, kako je to ugovorom u svakom pojedinom slučaju određeno. Plaćanje vozarine mora biti izvršeno na sam ugovoreni dan ili prije toga, ali nikako kasnije. Zakašnjelo plaćanje prijevoznik nije dužan prihvatiti ako ne želi.³⁹ Prijevoznik ima pravo povući brod i raskinuti ugovor, ne samo u slučaju ako naručitelj na plati, ili ako plati sa zakašnjenjem, već i u slučajevima kada se ne pridržava ugovorenog načina plaćanja. Najvažniji tipovi formulara ugovora o time charteru sadrže odredbu o obvezi plaćanja *cash (gotovinski)*. Ovakve odredbe sadrže i NYPE i Baltme forma. U suvremenoj trgovini gotovinska plaćanja nisu pravilo, a ponekad je takav način plaćanja i praktično nemoguć. Zbog toga je sudska praksa zauzela stav da se *cash* plaćanjem smatra svako ono plaćanje koje prijevozniku omogućava da uplaćenu vozarinu može koristiti odmah i bez ikakvih uvjeta. Uobičajena tehnika plaćanja u slučajevima kada je ugovoreno *cash* plaćanje sastoji se najčešće u upotrebi mjenice i naloga za plaćanje. U tim slučajevima plaćanje se smatra izvršenim kada prijevoznikova banka primi mjenicu ili nalog. Obavještanje putem pisama, telegrama i sl. da se vrši plaćanje, odnosno da se novac može prebaciti s naručiteljevog na račun prijevoznika nema pravni učinak plaćanja. Manje plaćanje od ugovorenog povlači pravo na raskid ugovora povlačenjem broda od strane prijevoznika. Dok svako, pa i najmanje zakašnjenje u odnosu na rok plaćanja može dovesti do raskida ugovora, za manje odbitke od vozarine koje vrši naručitelj prijevoznik nema pravo na raskid ugovora, već to pravo može steći samo kada se radi o većim neopravdanim odbicima.⁴⁰

PZ u čl. 581. predviđa obvezu plaćanja vozarine točno na vrijeme, dajući prijevozniku pravo odustanka od ugovora kada vozarina nije plaćena o dospelosti, (čl. 581. st.3.). Pravo prijevoznika na odustanak od ugovora u slučaju neplaćanja, odnosno neurednog plaćanja vozarine, često je predviđeno određenom klauzulom ugovora o time-charteru. Ova klauzula poznata je kao (engl. *right to withdraw*) klauzula i ima sličan učinak kao brisovna (engl. *cancelling*) klauzula, samo dok se *cancelling* klauzula ugovara u korist krcatelja, klauzula o pravu na povlačenje broda djeluje u korist prijevoznika. Povlačenje broda prijevoznik mora izvršiti u vrlo kratkom roku (promptno), odnosno u razumnom roku. Što se smatra razumnim rokom zavisi od okolnosti svakog pojedinog slučaja. O donesenoj odluci naručitelju se mora dostaviti pisana obavijest. U trenutku kada je naručitelj primio obavijest o povlačenju dolazi do povlačenja broda i raskida ugovora. Nakon što se steknu uvjetu za povlačenje broda, naručitelj više ne može svojim radnjama utjecati na promjenu nastale situacije, posebno ne naknadnim plaćanjem. Ako zapovjednik broda⁴¹ i prihvati izvjesne naručiteljeve naloge u odnosu na izvršenje ugovora, a nakon što su se stekli uvjeti za raskid, to je bez pravnog

³⁹ U slučaju "Mardorf Peach & Co., Ltd. v. Attica Sea Carriers Corporation of Liberia" brod je dan u time charter s obvezom plaćanja polumjesečno unaprijed s dodatkom "failing the punctual payment of the hire to the shipowners will be at liberty to withdraw the vessel from the charterer's service". Naručitelj je zakasnio jedan dan s plaćanjem i slijedećeg dana je platio, a prijevoznik je otkazao ugovor i povukao svoj brod. Presuda House of Lords glasila je da je prijevoznikov postupak ispravan, jer se prekršaj obveze da se plaćanje izvrši unaprijed ne može popraviti naknadnim plaćanjem. Naručitelja te obveze može osloboditi samo prijevoznik, ali o tome u ovom slučaju nije bilo dokaza. Vidi, Ivamy, H., *Casebook on Carriage by Sea*, London, 1977, str. 13.

⁴⁰ U slučaju "The Tenor (House of Lords) 1978." daje se pravo da se potpuno i ispravno odbije šteta za tzv. *Speed deficiency*. Vidi, Ivošević, B., *o.c.*, str.87.

⁴¹ Ova sporna pitanja u engleskoj sudskoj praksi meritorno su raspravljana u sporovima "The Gorgios C. (1971.);" i "The Aegionssiotis (1977)". U prvom sporu Lord Denning je istaknuo kako obavijest zapovjedniku o povlačenju broda nije dovoljna, već da se obvezatno mora obavijestiti naručitelja. *Ibidem*, str.87.

značaja i izjava o raskidu ostaje na snazi. Nadalje, potrebno je uvijek voditi računa o tome da povlačenje broda (engl. *withdrawal*) ujedno znači i odustanak od ugovora. Ono mora biti bezuvjetno i trajno.⁴² Kao i kod brisovne klauzule, pravo na raskid ugovora povlačenjem broda ne temelji se na krivnji, pa ugovorne strane ne bi trebale imati međusobne zahtjeve iz naslova pričinjene štete. Međutim, prijevoznik ima pravo na naknadu štete ako je nakon raskida ugovora o time charteru došlo do pada vremenskih vozarina na tržištu, pa je pretrpio stvarnu štetu.⁴³ Također, postoji razlika u stavu američke i engleske sudske prakse u odnosu na ostvarenje prava na naknadu štete. Prema stajalištu engleske sudske prakse ovo pravo postoji samo u slučaju stvarno prouzročene štete, koja se ogleda u padu vozarine⁴⁴. Američka sudska praksa priznaje pravo i na naknadu apstraktne štete⁴⁵ koje proizlazi iz povrede urednog plaćanja koje se smatra bitnom. PZ u čl. 581., st. 3. propisuje kako prijevoznik može odustati od ugovora i kada vozarina nije plaćena o dospjelosti. Navedena odredba daje pravo na odustanak od ugovora koje se ne mora koristiti.

3.6.2. *Klauzule koje uređuju ostala davanja koja padaju na teret naručitelja*

Kod time chartera vozarina ne pokriva sve prijevoznikove troškove, kao što je to slučaj kod brodarskog ugovora na putovanje i kod pomorsko-prijevoznčkog ugovora. Odluke o iskorištavanju broda za vrijeme trajanja ugovora o time charteru donosi naručitelj, pa zbog toga njega tereti i obveza snabdijevanja broda gorivom, mazivom i vodom za potrebe pogona broda. Isto tako prijevozniku nije poznato u trenutku zaključenja ugovora u koliko će luka brod pristati, pa te troškove nije moguće unaprijed obračunati i obuhvatiti vozarinom, već ih naručitelj posebno plaća u svakoj luci. Ove naručiteljeve obveze predmet su i zakonskog reguliranja u većini zemalja, pa tako i u Hrvatskoj. Zakonske norme obično su dispozitivne prirode, pa se primjenjuju u slučaju kada stranke nisu ništa ugovorile. Zbog toga su one od malog značaja, jer je pitanje komercijalnih dodatnih davanja koja terete naručitelja redovito obuhvaćeno u svim formularima ugovora o time charteru. PZ prema pravima prijevoznika na komercijalna dodatna davanja ima restriktivan pristup.

Sukladno odredbi čl. 582. PZ-a kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod naručitelj je dužan, pored plaćanja vozarine, opskrbljivati brod na svoj trošak pogonskim gorivom i mazivom i vodom potrebnom za pogonske strojeve broda i druge strojne uređaje broda, te platiti lučke i plovidbene naknade. Dakle, naručitelj ne duguje nikakva druga

⁴² Poblize, Carver, T. G., *o.c.*, str. 338.

⁴³ Vidi, Carver, T. G., *o.c.*, str. 339.

⁴⁴ Tako je u sporu "AB Corporation v. CD Company" brodar povukao brod prije isteka ugovora ne navodeći razloge takvog postupanja. Spor je podnesen na rješavanje Arbitraži u Londonu. Arbitražni sud je u svojoj prvoj odluci osudio brodar na naknadu štete zbog jednostranog raskida ugovora. Nakon toga, stranke su od Arbitraže zatražile odluku o tome može li tužitelj tražiti naknadu nezakonitog profita koji je tuženik ostvario nakon raskida ugovora, a za vrijeme za koje je ugovor trebao trajati. Arbitražni sud je zauzeo stav kako je tužba za nezakoniti profit alternativna tužba koja se ne može kumulirati s naknadom štete radi raskida ugovora. Nezakoniti profit predstavlja samo onu razliku u zaradi koja nadilazi iznos štete zbog raskida ugovora i tužitelj tu štetu mora dokazati (mora dokazati da je zbog povećanja vozarina na tržištu brodskog prostora brodar zaradio više). Vidi Lloyd's Law Reports 2002., Vol. 1.

⁴⁵ Prema ZOO-u preuzetom 1991. godine nematerijalne ili neimovinske štete predstavljale su povrede subjektivnih neimovinskih prava i interesa koji su prvenstveno vezani za osobu. Zakon je u čl. 155. određivao štetu kao umanjenje nečije imovine (obična šteta), sprečavanje njezinog povećanja (izmakla dobit), ali i kao nanošenje drugom fizičke ili psihičke boli ili straha (nematerijalna šteta). Odlukom Ustavnog suda Republike Hrvatske pojam nematerijalne štete obuhvaća i povredu prava ličnosti. Poblize, Vedriš, M.- Klarić, P., *o.c.*, str. 553. Novi ZOO iz 2005. godine u čl. 1046. određuje štetu kao umanjenje nečije imovine (obična šteta), sprečavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povredu prava osobnosti (neimovinska šteta). Bitna je novost da ZOO iz 2005. godine glede prava na naknadu neimovinske štete izjednačuje fizičke i pravne osobe.

davanja izuzev onih koja su u čl. 582. navedena, jer se u teoriji⁴⁶ i sudskoj praksi zauzima stajalište o potrebi tumačenja ovog članka u naručiteljevu korist. Standardne forme ugovora o time charteru također sadrže odredbe o dodatnim naručiteljevim obvezama (pored obveze na plaćanje vozarine). Balmtime charter- partija obuhvaća sva davanja predviđena čl. 582. PZ-a, ali i mnoga druga. Prema klauzuli Balmtime-a naručitelj je obavezan osigurati i platiti i npr. naknadu za privez, prolaz kanalima, tegljenja, agencijske i druge provizije, troškove pripreme ukrcaja i samog ukrcaja, troškove slaganja i ravnanja, troškove iskrcaja, vaganja, prebrojavanja i predaje tereta, troškove inspekcije skladišta, troškove zadržavanja broda, kao i izdatke za vrijeme karantene (uključujući i troškove čišćenja i dezinfekcije broda). NYPE charter- partija u nešto sažetijoj formi sadrži istovjetne odredbe, dok za razliku od Balmtime-a precizira stranačke obveze u vezi s troškovima dezinfekcije i deratizacije, koji prema Balmtime-u terete naručitelja, a prema NYPE-u se dijele tako da ako su ti troškovi prouzročeni bolešću posade onda terete prijevoznika, a ako su posljedica tereta koji je prevožen ili luka u kojima se pristajalo, onda padaju na teret naručitelja. Obveza plaćanja dodatnih troškova ne postoji na strani naručitelja kod broderskog ugovora na putovanje, a niti kod pomorsko-prijevoznčkog ugovora, jer su svi ti troškovi uračunati u vozarinu pa ih je dužan podmiriti prijevoznik iz primljene vozarine. To je moguće jer su svi elementi, pa i troškovi određenog putovanja kod ovih vrsta ugovora, unaprijed poznati, dok kod ugovora o time charteru ti troškovi, odnosno njihova veličina, nije poznata prijevozniku, pa nije moguće unaprijed napraviti točne kalkulacije.

3.7. Klauzule koje uređuju prijevoznikovu obvezu na uredno izvršenje ugovora

PZ u čl. 520. propisuje kako je prijevoznik dužan obaviti putovanje u ugovorenom roku, a ako vrijeme putovanja nije ugovoreno prijevoznik je dužan obaviti putovanje u primjerenom roku.⁴⁷ Kod svih prijevoznih ugovora postoji prijevoznikova obveza (izričita ili prešutna) da prijevoz stvari izvrši na vrijeme bez neopravdanog skretanja s ugovorenog puta.⁴⁸ Kod ugovora o time charteru ova prijevoznikova obveza precizira se samim ugovorom. Kod oba formularna ugovora, koja su predmet našeg razmatranja, ova obveza je istovjetna i glasi da će zapovjednik broda izvršavati putovanje sa najvećom mogućom brzinom (... the Capitan shall prosecute his voyages with the utmost despatch). Iste odredbe postoje i kod većine ostalih poznatih tipova charterpartija, no postoje i izuzeci kao što je to Tanker Time Charter Party (Code Name: STB form). Tim formularnim ugovorom prijevoznik garantira da je brod sposoban održavati i da će u tijeku trajanja ugovora imati u ugovoru preciziranu prosječnu brzinu u svim vremenskim uvjetima, posebno kad je pod ukrcajem, a posebno kada plovi u balastu. Analizom gornjih odredbi, na prvi pogled bi se moglo zaključiti kako klauzula *with utmost despatsch* zahtjeva od zapovjednika obavljanje prijevoza maksimalnom brzinom koju brod može postići. Međutim, razni primjeri iz sudske prakse pokazuju kako se ta klauzula odnosi na obvezu pravilnog i ekonomičnog korištenja ugovorenog vremena u okvirima normalne upotrebe broda sukladno njegovim uobičajenim plovidbenim i drugim svojstvima, kao što je brzina plovidbe u raznim uvjetima, brzina kojom može krcati i iskrcevati teret itd. Pitanje koje se redovito postavlja u vezi s obvezom pravovremenog izvršenja pojedinih putovanja jest pitanje utjecaja drugih klauzula iz ugovora

⁴⁶ Vidi, Brajković, V.-Čolović, I.-Filipović, V.-Jakaša, B.- Pallua, E-Tomašić, V.- Triva, S., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama*, Zagreb, 1981. godina. str. 244. Odredbu ovog članka treba striktno tumačiti u korist naručitelja. To znači da osim navedenih troškova on ne snosi nikakve druge. To se posebno odnosi na plaćanje i na ostale troškove posade.

⁴⁷ Vidi, Jakaša, B., *o.c.*, str. 256. Prof. Jakaša ističe da se pod primjerenim rokom podrazumijeva rok suglasno ustaljenim običajima u pomorstvu koji u prvom redu zavisi od brzine i pravca plovidbe.

⁴⁸ Poblize, Ivošević, B., *o.c.*, str. 28.

na prijevoznikovu, odnosno zapovjednikovu obvezu da prijevoz obavlja najvećom mogućom brzinom i efikasnošću. To su klauzule koje prijevozniku daju prava na oslobođenja u određenim situacijama i poznate su kao *exceptions clauses*. Opće prihvaćeno oslobođenje prijevoznika u odnosu na uredno izvršenje njegovih obveza iz ugovora o prijevozu je oslobođenje od odgovornosti za nautičke greške zapovjednika i članova posade, a ako su nautičke pogreške posljedica tereta koji je prevožen ili luka u kojima se pristajalo, onda padaju na teret naručitelja.

3.8. Klauzule koje uređuju naručiteljevo pravo na obustavu vozarine u određenim slučajevima

Kod time chartera naručitelj je obvezan plaćati ugovorenu vozarinu kroz cijeli ugovoreni period, u pravilu mjesečno unaprijed i bez zakašnjenja. Ova njegova obveza, u pojedinim slučajevima može biti isključena odredbama samog ugovora ili u slučaju kada prijevoznik ne ispunjava svoje ugovorne obveze.⁴⁹ Takve odredbe u formularima ugovora o time charteru nazivaju se *off-hire* klauzule. T.E. Scrutton ističe kako se u većini čarter-partija *off-hire* klauzule ugovaraju kod nedostataka u ljudstvu, skladištima, kvaru na mašinama, šteti i drugim specifičnim događajima koji sprečavaju rad broda na više od 24 sata, te će obveza na plaćanje vozarine prestati dok brod ponovno ne bude u stanju nastaviti s izvršenjem ugovora.⁵⁰ Sukladno odredbi čl. 581. st. 2. PZ-a za trajanja smetnje u iskorištavanju broda u tijeku važenja brodarskog ugovora na vrijeme, vozarina se plaća samo kada je smetnja na strani naručitelja ili zbog izvršenja njegovog naloga. PZ ne propisuje rok koliko ta smetnja treba trajati kako bi došlo do obustave vozarine, već je to prepustio ugovoru i postojećoj praksi. Odgovarajuće odredbe o *off-hire* periodima sadrže svi noviji zakoni kao npr. nizozemski, poljski itd. Rodière ispituje teorijske razloge zbog kojih je opravdano neplaćanje vozarine u razdobljima kada dolazi do prekida korištenja broda. Po njegovom mišljenju vozarina se duguje samo razmjerno vremenu za koje je brod efektivno na raspolaganju naručitelju. To je zbog toga što je predmet plaćanja vozarine vrijeme za koje naručitelj može raspolagati brodom. Ako se dogodi neki nepredviđeni događaj koji sprečava korištenje usluga broda od strane naručitelja, vozarina određena na vrijeme mora biti obustavljena. Ovo gledište usvaja se i u suvremenoj pomorskoj poslovnoj i pravnoj praksi. Do prekida plaćanja vozarine ne dolazi zbog toga što je prijevoznik bio kriv ili zbog krivnje članova posade. Prema *off-hire* klauzuli ugovorne strane su suglasne da se vozarine neće plaćati za bilo koji vremenski period kada je brod bio izvan upotrebe za više od 24 sata zbog bilo kojih okolnosti na strani broda, prijevoznika i osoblja kojim se prijevoznik u svom poslovanju služi. Na njezino djelovanje su bez utjecaja druge klauzule u čarter-partiji o eventualnoj odgovornosti, a niti slučaj više sile ne oslobađa odgovornosti, odnosno primjene klauzule. Činjenica da u formularima ugovora o time charteru nema jedinstveno usvojene *off-hire* klauzule, dovela je do pokušaja u teoriji i praksi da se ova klauzula što preciznije postavi. Baltim i NYPE formularni ugovori ne vode računa o okolnostima na strani naručitelja zbog kojih on ne bi imao pravo na obustavu vozarine. Zbog toga postoje prijedlozi da se napravi dodatak *off-hire* klauzuli, koji bi trebao sadržavati sve okolnosti koje ne daju pravo na obustavu vozarine. To je ukupnost mogućih radnji i propusta i drugih okolnosti vezanih za status naručitelja, krcatelja, vlasnika tereta ili primatelja: za prirodne mane i nedostatke tereta i njegovog pakiranja, nedostatke i mane goriva i maziva i drugih vrsta snabdijevanja i materijala koji terete naručitelja, te slučajeva neophodnog ponovnog slaganja tereta prouzročene opasnostima mora. PZ je u ovom slučaju korak ispred suvremene pomorsko pravne prakse jer se sukladno čl. 581. st. 2. vozarina ne plaća kod ugovora o time charteru u slučaju smetnji u njegovom izvršenju i to svih smetnji,

⁴⁹ Vidi, Scrutton, T.E., *o.c.*, str. 404.

⁵⁰ Vidi, Scrutton, T.E., *o.c.*, str. 410.

izuzev onih na strani naručitelja, odnosno onih nastalih u izvršenju njegovih naloga. PZ ne spominje krivnju,⁵¹ jer polazi od objektivnog djelovanja širokog kruga okolnosti koje mogu dovesti do smetnji u izvršenju ugovora, dakle i bez krivnje. Izraz smetnja treba tumačiti kao prekide i zastoje u izvršenju ugovora, ali i kao djelomičnu prijevoznikovu nesposobnost za izvršavanje ugovornih obveza. Zakon ne predviđa nikakav rok od kada počinje teći pravo na obustavu vozarine, pa u nedostatku posebne klauzule u ugovoru, pravo na obustavu nastalo bi od trenutka nastanka smetnje.

Ipak postojanje krivnje ne bi bilo bez ikakvog značaja, jer krivnja prijevoznika predstavlja osnovu za naknadu štete, koja se može kumulirati s pravom na obustavu vozarine. Pored prava na naknadu štete, postoji i naručiteljevo pravo na produženje vremena trajanja ugovora za onoliko za koliko je brod bio *off-hire*. Ostaje za napomenuti da su *off-hire* događaji samo oni koji dovode do privremene nemogućnosti upotrebe broda. Stalna nemogućnost upotrebe vodila bi raskidu ugovora. Sudska praksa, pravna teorija, kao i formularni ugovori o time charteru predviđaju mnoge specifične događaje, koji, kada se dogode, čine brod *off-hire* i za vrijeme kojih postoji naručiteljevo pravo na obustavu plaćanja vozarine.

Najčešće se spominju slijedeći događaji:

- nezgode i lom strojeva ili oštećenja trupa ili opreme, uključujući i nedostatak u snabdijevanju na teret vlasnika broda;
- havarije, partikularne i generalne, s time što su mnoge partikularne havarije obuhvaćene pod točkom 1;
- skretanje broda s ugovorenog puta (devijacija), ali devijacija prema luci skloništa zbog nevremena, utjecaja mora i leda, pada na teret naručitelja i brod ne bi bio *off-hire*;
- sudari i nasukanja, osim ako ne dolazi do primjene klauzula o isključenju trgovanja s plitkim lukama ili rijekama i lukama u kojima postoje zapreke (engl. *trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars*);
- suho dokovanje i pregledi broda⁵²;
- manjak u posadi broda (*crew deficiencies, deficiencies of men*) i štrajk brodske posade;
- poslovi dezinfekcije i deratizacije broda;
- uzapćenje ili rekvizicija⁵³ broda i smetnje upravnih organa (ali ne one prouzročene na strani tereta ili zbog naručiteljevih naloga da brod ide u takvu luku);
- smanjena brzina broda (*speed deficiency*) i prekomjerna upotreba brodskog goriva;
- nepodobnost opreme broda za krcanje tereta.

Predmet razmatranja sudske prakse su vrlo često pojedini najznačajniji i najčešći *off-hire* događaji. U *off-hire* klauzulama često se nailazi na izraz *deficiency of men* (nedostatak u ljudstvu) koji se odnosi na brojčani nedostatak posade, ali i na nedostatak volje posade za rad. Također se smatra kako bolest članova posade ne predstavlja slučaj *deficiency of men* iako

⁵¹ Vidi, Brajković-Čolović-Filipović..., o.c. str.244. Za primjenu propisa iz st. 2. nije potrebno da naručitelj za smetnju bude kriv. Pod pojmom naručitelja treba obuhvatiti i sve druge korisnike prijevoza, jer oni svoje pravo prema brodaru, u ovom pogledu, izvode iz naručiteljevog prava.

⁵² U sporu "Ocean Marine Navigation Limited protiv Koch Carbon Inc. (The Dinamic)" naručitelj je zaustavio brod radi pregleda kako bi mogao dokazati svoje mnogobrojne pritužbe na izvršenje putovanja. Naručitelj je tvrdio kako je brod za vrijeme zadržavanja bio *off-hire*, dok su vlasnici držali kako je riječ o jednostranom raskidu ugovora od strane naručitelja i kako imaju pravo na naknadu štete. Arbitražni sud je odlučio kako se radilo o zaustavljanju broda od strane naručitelja i kako je on zbog toga obavezan platiti vozarinu za vrijeme zaustavljanja (sukladno čl. 60. ugovora), te da vlasnici nemaju pravo na nikakvu daljnju naknadu štete jer je nisu niti pretrpjeli. Lloyd's Law Reports 2003.; Vol. 1.

⁵³ Pod rekvizicijom se podrazumijeva akt državne vlasti ili druge vlasti kojim privatnu imovinu uzima na raspolaganje, korištenje ili vlasništvo radi izvršenja određenih pothvata općeg ili obrambenog interesa. Poblize, Predojević, Lj.: *Pomorski poslovni riječnik*, Otokar Keršovani, Opatija, 1988. godina, str. 436.

može biti off-hire razlog.⁵⁴ *Breakdown* je izraz kojim se označava kvar u strojevima, međutim *breakdown* kao *off-hire* događaj nastupa u onom slučaju kada je kvar toliki da dolazi do razumne potrebe za sklanjanjem broda u luku zakloništa radi popravka. Smatra se da je rad broda *hindered* (ometan, usporavan) i u onim slučajevima kada su smetnje u radu samo djelomične. U slučaju “Hogavht v. Miller, Brother & Co (1891)” House of Lords je zauzela stajalište kako je brod čiji se glavni stroj pokvario i koji je uplovio u luku iskrcaja pomoću tegljača i pomoćnog stroja u to vrijeme bio *off-hire*. Međutim kada je došao u luku bio je sposoban za iskrcaj vlastitom opremom, koja je bila ispravna, pa je vrhovni sud Engleske bio mišljenja kako brod više nije *off-hire*, te da je naručitelj dužan za to vrijeme platiti vozarinu.⁵⁵ *Požar* također, može biti *off-hire* događaj. Prema američkoj sudskoj praksi kao *off-hire* priznaje samo ono izgubljeno vrijeme koje se direktno može pripisati djelovanju požara. *Smanjena brzina*⁵⁶ ne bi prema američkoj praksi bila *off-hire* događaj, ali bi davala pravo na naknadu štete. *Uzapćenje i rekvizicija* broda mogu biti događaji koji daju pravo naručitelju na neplaćanje vozarine za vrijeme njihovog trajanja, ali oni često u cijelosti onemogućavaju ispunjenje ugovora, pa dovode do njegovog raskida. *Zaustavljanje broda uslijed havarijskih nezgoda na brodu i teretu* također može biti *off-hire* događaj. Suglasno sudskoj praksi, nije dovoljno smo zakašnjenje broda, već zaustavljanje podrazumijeva zadržavanje broda izazvano određenim fizičkim ili geografskim prisilama koje su direktno utjecale na izvršenje ugovora o timecharteru. Određeni odbici od vozarine slični *off-hire* klauzuli predviđaju se i za slučaj kada kapacitet broda nije onakav kakav je prikazan u charter-partiji. To se posebno odnosi na tankere, pa se u ugovore unosi tzv. mini *off-hire* klauzula, koja predviđa određeno smanjenje vozarine (engl. *reduction of hire*). Pored prava na naknadu štete, naručitelj ima pravo zahtijevati produženje vremena trajanja ugovora za onoliko koliko je brod bio *off-hire*.

3.9. Klauzule koje uređuju posebne slučajeve prestanka ugovora o Time Charteru

3.9.1. Frustration doktrina u anglo- američkom i usporednom pravu

Do primjene doktrine o osujećenju (engl. *frustration*) ugovora dolazi kada ne postoji povreda ugovora niti od jedne ugovorne strane, već na njegovo izvršenje djeluju okolnosti koje izazivaju zakašnjenje ili nemogućnost u izvršenju ugovora i na taj način dovode do

⁵⁴ Vidi, Ivamy, H.: *Casebook on Carriage by Sea*, London, 1977., str.15. U konkretnom sporu posada je odbila ploviti izvan konvoja.

⁵⁵ Poblize, Ivamy, H., ibidem, str. 24. Ističe da bi brodar u ovom slučaju imao pravo na naknadu za tegljarinu po načelima općeg prava, odnosno suglasno engleskom pravu po načelu *quantum meruit*.

⁵⁶ U sporu “Buffracht (Cyprus)Ltd v. Bonest Shipping Co. Ltd. (The Pampilos)” brod je dan u charter 28. 1. 2000. za prijevoz tereta iz luke Spetiba u Brazilu do Bourgasa u Bugarskoj. Vlasnici su brod doveli u luku Spetiba dana 28. 1. 2000. Brod je stajao privezan 21 dan čekajući naručiteljeve naredbe. Naručitelj je tvrdio kako je brod nesposoban za plovidbu iz razloga smanjene brzine i velike potrošnje goriva, te je zbog toga umanjio vozarinu. Vlasnici su podnijeli tužbu pred arbitražom zahtijevajući naknadu štete zbog smanjenja vozarine i troškova čišćenja trupa broda od nečistoća. Tvrđili su da dok je brod bio u luci Spetiba, trup mu je obrastao planktonima i drugim morskim biljem, što je utjecalo na smanjenje njegove brzine i povećanje potrošnje ulja. Arbitratori su odlučili da tužitelji imaju pravo na naknadu manjka vozarine, ali da naručitelj nije prekršio obvezu povrata broda u dobrom stanju. Naručitelj je uložio žalbu zbog bitnih povreda postupka i pogrešne ocjene dokaza. Ključno pitanje bilo je jesu li vlasnici upotrijebili dužnu pažnju kod kupnje i primjene boje protiv obrastanja. Arbitratori su se o tom pitanju izjasnili u korist vlasnika broda s čime se složio i viši sud. U odnosu na tužbene navode o prekršenju naručiteljeve obveze da brod vrati u dobrom stanju arbitratori su zauzeli stav kako je obrastanje trupa posljedica redovite upotrebe broda (engl. ordinary tear and wear) zbog čega su odbili tužbeni zahtjev u tom dijelu, sa čime se složio i viši sud. *Lloyd's Law Reports* 2002., Vol. 2.

njegovog prestanka⁵⁷. Ove okolnosti kod time chartera obično se označavaju kao “osujećenje komercijalne svrhe pothvata” (engl. *frustration of the commercial purpose of the adventure*), ali se zapravo radi o primjeni načela da ugovor uslijed iznenadnih i nepredvidljivih okolnosti, koje su nastupile bez krivnje ugovornih strana, postane nemoguć za izvršenje, te može prestati obvezivati bilo koju od ugovornih strana.

Ovakav način prestanka uobičajen je za ugovore na putovanje, prema općem pomorskom pravu ne primjenjuje se i na time charter, ali do praktične primjene ove doktrine i kod time chartera dolazi nakon I. svjetskog rata. Carver ističe da nakon što se u I. svjetskom ratu postavilo pitanje primjene doktrine o osujećenju i na ugovore o time charteru, njezina primjenjivost i na tu vrstu ugovora konačno utvrđena u sporu “Bank Line v. Capel (1919)”. Utvrđeno je kako ratna stanja i operacije zaista utječu na sudbinu tekućih ugovora o time charteru, posebno onih s dužim rokom trajanja, na više načina, a posebno kroz rekviziciju brodova za potrebe zaraćenih strana, ali i ograničavajući moguće područje plovidbe i zabranjujući trgovačke operacije koje su bile ugovorene.⁵⁸ I štrajk može izazvati slične posljedice na ispunjenje ugovora, ali osnovna razlika među njima je u tome što štrajk može prestati u svako doba, pa ga sudovi ne prihvaćaju kao opći “*frustration*” razlog. Kako bi štrajk doveo do prestanka ugovora, potrebno je pružiti dokaz o tome da konkretni štrajk dovodi do osujećenja komercijalne namjene i prave svrhe koju su stranke ugovorom željele postići. PZ u čl. 454. st. 1. regulira višu silu koja dovodi do nemogućnosti izvršenja ugovora o prijevozu, pa tako i time chartera, a u st. 4. regulira djelovanje drugih okolnosti (koje također naziva višom silom) koje ugovor onemogućavaju na duže i neizvjesno vrijeme, ali ne i trajno. Možemo zaključiti kako je *frustration* doktrina zastupljena i u hrvatskom pravu kroz spomenute odredbe PZ-a. Konačan odgovor koje okolnosti predstavljaju višu silu dati će sudska praksa. *Frustration* doktrina odnosi se na okolnosti koje su bez krivnje bilo koje strane dovele do nemogućnosti izvršenja ugovora, što znači da bilo koja strana koja je kriva za prestanak ugovora nema pravo koristiti se *frustration* klauzulom. Kada dođe do prestanka ugovora temeljem *frustration* klauzule postavlja se pitanje međusobnog vraćanja učinjenih prestacija, posebno vozarine i drugih davanja. Pravilo koje inače vrijedi za sve prijevozne ugovore da vozarina plaćena unaprijed ne podliježe obvezi vraćanja primjenjuje se i kod ugovora o time charteru.⁵⁹ Iz stajališta sudova Carver je izveo zaključak kako plaćanja izvršena poslije nastupanja *frustration* razloga podliježu obvezi vraćanja. Isti stav zauzima i hrvatsko pravo na osnovi primjene instituta neosnovanog obogaćenja.⁶⁰

⁵⁷ Vidi, Scrutton., T.E, *o.c.*, str.111.

⁵⁸ U slučaju “Bank Line v. Capel” bila je izvršena rekvizicija broda, pa je sudac Lord Sumner izvršio utvrđenje bitnih činjenica koje se moraju uzeti u obzir prilikom utvrđivanja je li došlo do osujećenja ugovora:

1. vjerojatna dužina potpune nemogućnosti upotrebe broda u time charteru, uzeta od datuma izvršenja rekvizicije mora se usporediti s preostalim trajanjem čarter-partije;
2. ne mora biti od odlučne važnosti je li izvršenje ugovora započelo ili ne, ali ta činjenica može biti od značaja u ocjeni očekivanog zakašnjenja;
3. moraju se uzeti u obzir izričite odredbe ugovora;
4. za određeno vrijeme izvršenje ugovora mora biti u cijelosti onemogućeno. Opširnije, vidi Carver, T.G., *o.c.*, str.393.

⁵⁹ Vodeći slučaj engleske sudske prakse u ovoj materiji je “French Marine v. Compagnie Napolitaine (1921).” House of Lords zauzela je stajalište kako su naručitelji obvezni platiti vozarinu za mjesec u kojem je ugovor prestao na bazi *frustration* klauzule. Stvorene obveze do prestanka moraju se međusobno isplatiti, odnosno ako su plaćene ne mogu se natrag potraživati, a nakon nastupa raskida pa ubuduće ugovorne strane ne bi bile međusobno odgovorne. Vidi Carver, T.G., *o.c.*, str. 407.

⁶⁰ ZOO je definirao ovaj institut u čl. 1111. st. 1. kojim je propisano da kad dio imovine neke osobe na bilo koji način prijeđe u imovinu druge osobe, a taj prijelaz nema osnove u nekom pravnom poslu, odluci suda, odnosno druge nadležne vlasti ili zakonu, stjecatelj je dužan vratiti ga, ako to nije moguće dužan je nadoknaditi vrijednost postignute koristi.

3.9.2. *Prestanak ugovora uslijed propasti (gubitka) broda*

Učinak prestanka kod time chartera imaju kako stvarni potpuni gubitak (engl. *actual total loss*) tako i konstruktivni gubitak (engl. *constructive total loss*) jer se kod konstruktivnog gubitka gubi mogućnost komercijalne upotrebe broda, a što je osnovna svrha ugovora o time charteru. Standardni formulari ugovora o time charteru ne sadrže klauzulu o pravu na zamjenu broda, a ukoliko bi takva klauzula i postojala, ona ne bi proizvodila pravne učinke u slučaju propasti broda te bi dolazilo do prestanka ugovora.

O prestanku ugovora uslijed gubitka broda postoje i odgovarajuće klauzule u pojedinim formularima (NYPE, Balttime i Shelltime). Prema njima za slučaj gubitka ili nestanka broda obveza plaćanja vozarine prestaje od dana propasti broda, a za slučaj nestanka od dana kada je naručitelj imao posljednji kontakt s brodom. U odnosu na unaprijed plaćenu, a nezarađenu vozarinu postoji obveza vraćanja.

3.9.3. *Prestanak uslijed zakašnjenja u izvršenju ugovora o time charteru*

Do zakašnjenja može doći i prije početka izvršenja ugovora. Dakle, radi se o zakašnjenju prijevoznika sa predajom broda, a naručitelj u tom slučaju ima pravo koristiti se brisovnom klauzulom. Međutim, ako takve klauzule ne bi bilo ili se stranke njome ne žele koristiti, onda do raskida na početku izvršenja ugovora može doći samo u slučaju dužeg ili neizvjesnog zakašnjenja. Zakašnjenje mora biti takvo da radikalno utječe na sudbinu ugovora na način što za ugovorne strane nema više onu svrhu koju su stranke željele njegovim zaključenjem postići.⁶¹ U engleskoj sudskoj praksi postoji spor o tome je li trajanje zakašnjenja faktičko ili pravno pitanje.⁶² Hrvatsko pomorsko pravo zauzima stajalište kako se radi o faktičkom pitanju, odnosno radi li se o dužem ili neizvjesnom zakašnjenju utvrđuje se u svakom pojedinom slučaju.

3.9.4. *Produženje ugovorenog vremena kao razlog prestanka ugovora o time charteru*

Produženje ugovorenog vremena zbog određenih okolnosti koje su iskrsele u tijeku izvršenja ugovora samo je jedan specifičan oblik zakašnjenja. Ovakvo produženje nema veza s pravom produženja ugovorenog vremena u vezi sa završetkom posljednjeg putovanja (primjena *overlap* i *underlap* teorije). Zadržavanje broda u luci ili promjena ili nemogućnost izvršenja putovanja ugovorenim ili uobičajenim putem, najčešće uslijed ratnih operacija, su okolnosti koje mogu dovesti do prestanka ugovora, ali i do prekoračenja ugovorenog vremena koje ne mora biti priznato kao razlog za prestanak. U formulare ugovora o time charteru redovito se unosi odredba da ako je smetnja takve prirode da trajno onemogućava izvršenje ugovora ili je neizvjesno koliko dugo će trajati, dolazi do prestanka ugovora.

3.9.5. *Prestanak ugovora uslijed prekomjernih financijskih gubitaka*

Ugovor o time charteru spada i u poslove trgovačkog prava, pa njegovim zaključenjem stranke žele ostvariti profit. To se u prvom redu odnosi na naručitelja, ali i prijevoznik ostvaruje profit naplaćujući naručitelju vozarinu. On može zaraditi i na razlici u vozarini ako

⁶¹ Vidi, Wilford, Coghlin, Healy, *o.c.*, str. 181.

⁶² Vodeći spor prema kojem utvrđivanje okolnosti koje mogu dovesti do prestanka ugovora zbog zakašnjenja predstavlja pravno pitanje je "Davis Contractors v. Fareham UDC". Vodeći slučaj u suprotnom pravcu, prema kojem se radi o faktičkom pitanju je "Universal Cargo Carriers v. Citati" u kojem je sudac Devlin zauzeo stajalište prema kojem dok je primjena doktrine osujećenja pravno pitanje, procjena perioda zakašnjenja potrebnog za osujećenje je faktičko pitanje. *Ibidem*, str. 189.

je u trenutku zaključenja ugovora pravilno procijenio buduća kretanja vozarine na tržištu brodskog prostora. Financijski gubici koje suvremena pomorsko pravna praksa priznaje kao razlog prestanka ugovora i koji se najčešće navode u formularnim ugovorima, su oni gubici koje ugovorne strane pretrpe uslijed iznenadnih promjena (iznenadno produženje trajanja ugovora, veliko zakašnjenje ili predugo ili neizvjesno zadržavanje broda) koje i inače, nezavisno od nastalih financijskih gubitaka dovode do prestanka ugovora.

3.9.6. *Prestanak ugovora uslijed rata, štrajka i njihovih posljedica*

O ovim načinima prestanka ugovora o time charteru bilo je riječi prilikom obrade *frustration* doktrine. Kako je ugovor o time charteru ne izvjestan način ugovor s dužim rokom trajanja (zaključuje se na 2,3, a neki i do 5 godina) često se događa da za vrijeme trajanja ugovora dolazi do ratnih operacija koje sprječavaju njegovo izvršenje, pa onda ugovor prestaje.

U formularnim ugovorima o time charteru putem ugovaranja zona plovidbe nastoji se spriječiti nemogućnost izvršenja ugovora uslijed rata, nemira, pobuna, općih štrajkova.

4. VOYAGE-CHARTER

Brodarskim ugovorom za putovanje brodar se obvezuje da će prevesti stvari u jednom ili više unaprijed određenih putovanja. Isprava ugovora se naziva *Voyage Charterparty*. U charter partiji putovanje se označava navođenjem ukrcajne i iskrcajne luke, ili se naručitelj ovlašćuje da odredi luku s unaprijed utvrđene liste ili prema određenom geografskom području. Prema posebnoj ugovornoj odredbi charter partije, u takvu se slučaju traži od naručitelja da odredi „sigurnu luku“ (*safe port*). Ugovor prestaje kada se obavi ugovoreno putovanje.

Brodar se ugovorom može obvezati da će obaviti više unaprijed određenih putovanja (*uzastopni prijevozi*). Tada se više putovanja obavlja na temelju jednog ugovora – charter party (*Consecutive Voyage Charterparty*). Ugovorom se može predvidjeti određeni broj putovanja ili se određuje broj putovanja koji se imaju obaviti u određeno vrijeme. Ugovor prestaje kada se obavi zadnje ugovoreno putovanje.

Vozarina se određuje „*napoprijeko*“ (lump sum) ili prema količini prevezenog tereta, što je češći slučaj. Trajanje putovanja ne utječe na vozarinu, osim ako vozarina nije određena po jedinici vremena, što je u praksi izuzetno rijetko. Troškovi zakašnjenja u izvođenju putovanja padaju na teret brodara, a ne kao u time-charteru na naručitelja. U tome se ova dva oblika ugovora bitno razlikuju. Ako putovanje traje duže od predviđenog, brodar ne može od naručitelja potraživati dodatnu vozarinu. Međutim, ako putovanje traje kraće od predviđenog, to ide u korist brodara jer se vozarina zbog toga smanjuje i brodom može raspolagati prije. Ako se na zahtjev naručitelja putovanje produlji dalje od ugovoreno određena, brodar ima pravo na povećanju vozarinu.

Kod uzastopnih putovanja (*consecutive voyage charter*) vozarina se naplaćuje prema broju stvarno obavljenih putovanja. U tome se ovi prijevozi razlikuju od time chartera gdje se vozarina (*hire*) plaća za ugovoreno vrijeme trajanja ugovora, neovisno o broju stvarno obavljenih putovanja. Kod uzastopnih putovanja, isto tako kao i kod brodarskih ugovora za jedno putovanje (*single voyage charterparty*), brodar snosi rizik zakašnjenja a ne naručitelj, kao što je to slučaj u time charteru. (primjer ugovora s klauzulama dostavljen u prilogu).

5. STRANKE IZ SPOMENUTIH UGOVORA

U ugovoru o prijevozu stvari morem kao ugovorne stranke javljaju se prijevoznik (*Carrier*) i naručitelj (*Charterer*). Prijevoznik ugovorom preuzima obvezu plovidbe radi prijevoza stvari. Naručitelj je ugovorna strana koja od prijevoznika naručuje prijevoz stvari. U prijevoznom ugovornom odnosu osim prijevoznika i naručitelja javljaju se još i krcatelj (*Shipper*) i primatelj (*Consignee*), s posebnim i specifičnim pravima i obvezama. Te osobe zajedno s naručiteljem možemo označiti *korisnicima prijevoza*. Sve one prema prijevozniku imaju određena prava iz ugovora. Stranka iz ugovora na strani tereta je isključivo naručitelj odnosno primatelj kada stupi ugovor. Također kao što je već spomenuto u radu se nalazi i sljedeće stranke kao što su: brodovlasnik, poslovođa broda itd. kao posljedica konstantnih promjena u poslovanju a čije uloge su detaljno pojašnjene u poglavlju br.6 novine u pomorskom zakoniku). prema našem PZ-u.

5.1.Prijevoznik

U funkciji prijevoznika može se prije svega javiti brodar. Prema pomorskom zakoniku, brodar je fizička ili pravna osoba koja kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, što znači nositelj odgovornosti za njegovo uredno izvršenje. Brodar je specifičan pomorsko-pravni pojam. Ta je osoba u našem pravu jedinstveni nositelj odgovornosti za obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem brodova. Time su obuhvaćeni i ugovori o prijevozu stvari. Pojam brodar, kako smo prije vidjeli, treba razlikovati od pojma brodovlasnik (*Shipowner*). To mogu, ali ne moraju biti iste osobe. Za pojam brodar je bitno da je kao posjednik broda, stvarno-pravni odnos brodar (prijevoznika) prema brodu nema nikakvo značenje. Nositelj je prava i obveza samo brodar, a ne brodovlasnik, ako nije ujedno i brodar.

Prema Konvenciji o teretnici (1924) stranka na strani prijevoznog sredstva zove se „*prijevoznik*“ („*Carrier*“). U prvom redu javljaju se pitanja što općenito u smislu Konvencije jednu osobu kvalificira prijevoznikom. Prema Konvenciji, izraz „*carrier*“ obuhvaća vlasnika broda ili naručitelja prijevoza koji sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. Iz konvencijske interpretacije pojma „*prijevoznik*“ proizlazi da prijevoznik može biti i osoba koja nije brodovlasnik. Opće je usvojeno stajalište da pomorski prijevoznik može biti bilo koja osoba koja u vlastito ime sklapa ugovor o prijevozu stvari morem. Na takav zaključak navodi upotreba riječi „*includes*“ (čl.1,a) u Konvenciji, što sugerira da definicija nije konačna. Težište je na obvezi prijevoza, a stvarno-pravni odnos poduzetnika u odnosu na brod nije relevantan. U prvom planu je prijevoznik kao ugovorna stranka, a ne pravna kvalifikacija prijevoznika kao plovidbenog poduzetnika. Iz tog proizlazi da svojstvo prijevoznika može imati i osoba koja preuzima obvezu prijevoza, a nije brodovlasnik ili uopće nije plovidbeni poduzetnik. Npr. U odnosima iz broderskog ugovora na vrijeme (*time-charter*) kao prijevoznik se može javiti i naručitelj (*charterer*), ako sklopi ugovor o prijevozu i u svoje ime izda teretnicu.

Kakva je razlika u našem pravu između pojma „*brodar*“ i pojma „*prijevoznik*“?

Brodar je pomorsko-pravni pojam i označava osobu koja je nositelj broderske djelatnosti u najširem smislu.

Prijevoznik je gospodarsko-pravni pojam i označava isključivo stranku iz ugovora o prijevozu stvari. Brodar sklapanjem ugovora o prijevozu stvari stječe svojstvo prijevoznika.

Zbog interpretacije pojma „*prijevoznik*“, kakvu poznaje Konvencija o teretnici (1924) u praksi se teško utvrđuje tko je prijevoznik, odnosno koja osoba snosi odgovornosti za izvršenje obveze prijevoza. To pitanje nije riješeno ni Haško-Visbyskim pravilima (1968).

Novije pomorske konvencije sadrže definiciju „prijevoznika“. 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/). Atenska Konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (1974) definira „prijevoznika“ kao osobu koja *sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa bilo da on sam stvarno obavlja prijevoz, bilo da obavlja preko stvarnog prijevoznika* (čl.1,1/). Time se naglasak stavlja na ugovornu stranku, a potpuno se zanemaruje odnos te osobe prema brodu. Identificirati osobu prijevoznika je posebno teško u odnosima iz brodarskih ugovora na vrijeme (time charter), kada naručitelj sklapa potprijevodne ugovore.

Tko je tada prijevoznik: vlasnik broda (brodar) ili naručitelj (charterer)? To je izuzetno važno, jer samo osoba sa svojstvom prijevoznika odgovara naručitelju za naknadu štete zbog gubitka, oštećenja tereta (ugovorna odgovornost). Izdavanje teretnice uz charter partiju čini situaciju složenijom. To pitanje nije riješeno međunarodnim konvencijama. Teretnicu može izdati brodovlasnik, naručitelj, podnaručitelj ili njihovi agenti. U praksi teretnicu često izdaje i potpisuje zapovjednik koji je, normalno, zakonski zastupnik brodovlasnika. U normalnim će se okolnostima brodovlasnik smatrati prijevoznikom, a drukčije ne proizlazi iz teretnice, jer neovisno o charter partiji on upravlja brodom i teretnicu potpisuje zapovjednik kao njegov zakonski zastupnik. Brodovlasnik će se smatrati prijevoznikom i kada je charter partije naručitelj ovlašten izdati teretnicu u svoje ime, ako takvu teretnicu potpisuje zapovjednik kao zakonski zastupnik brodovlasnika. Charter partijom može biti predviđeno da je zapovjednik ovlašten potpisati teretnicu i „as agent behalf of the charterers“, kada će se naručitelj smatrati prijevoznikom unatoč tome što brodovlasnik navigacijski upravlja brodom. Kada teretnica dođe u posjed treće osobe u obroj vjeri, prijevoznikom valja smatrati osobu koja je kao prijevoznik označena u teretnici. Kako je navedeno kada se na ugovor primjenjuje Pomorski zakonik ili Haško/Haško-Visbys pravila, kao prijevoznik osim brodovlasnika može se javiti i naručitelj. Tereticama se često može naći i klauzula „Identity of Carrier“. Obično takvom klauzulom brodovlasnik čini odgovornim za obveze iz ugovor.

Sve se više prakticira da osoba koja sklopila ugovor o prijevozu, obavljanje prijevoza povjerava drugoj osobi. S obzirom na to, u novijem razvoju transportnog prava odvojeno se promatra funkcija nositelja prijevoznog pothvata kao ugovorne stranke od funkcije nositelja prijevoznog pothvata kao ugorone stranke od funkcije stvarnog izvođača obveze prijevoza. Razlikuje se „ugovorni prijevoznik“ (*contracting carrier*) od „stvarnog prijevoznika“ (*actual carrier*). To rješenje slijede Hamburška pravila i Atenska konvencija. Prema Hamburškim pravilima „stvarni“ prijevoznik je osoba kojoj je prijevoznik povjerio prijevoz tereta ili dio prijevoza, te svaka druga osoba kojoj je takav prijevoz bio povjeren (čl. 1,2). Prijevoznik načelno odgovara i za rad stvarnog prijevoznika.

Brodari (pomorski prijevoznici) često sklapaju ugovore o tzv. mješovitom ili multimodalnom prijevozu, koji se osim morem prema jedinstvenom ugovoru obavlja i u drugim prometnim granama. Tada se brodar (prijevoznik) javlja kao *poduzetnik mješovitog prijevoza*. Tim se ugovorom brodar obvezuje da će obaviti ili u svoje ime ugovoriti izvođenje cijelog transporta od početne do završne točke puta, te preuzima odgovornost za takav prijevoz. U tom svojstvu brodar ispostavlja prenosivu teretnicu za mješoviti prijevoz (*Combined Transport Bill of lading*), npr. *COMBICONBILL*. Brodar tada može obavljanje prijevoza na svim ili na pojedinim relacijama prepustiti drugim prijevoznicima koji u funkciji potprijevoznika provode samo dio ukupne prijevozne relacije. U ugovornom je odnosu s naručiteljem prijevoza samo poduzetnik mješovitog prijevoza-brodar (prijevoznik). On odgovara za radnje i propuste osoba čijim se uslugama koristi u obavljanju ugovorne obveze.

5.2. Naručitelj (Charterer)

Naručitelj (charterer) je ugovorna stranka koja s prijevoznikom, (carrier) sklapa ugovor o prijevozu stvari morem. Kod brodarskih se ugovora u poslovnoj praksi ova osoba naziva i najmitelj. Naručitelj je u odnosu prema prijevozniku samostalni nositelj prava i obveza iz ugovora. Jedna je od njegovih osnovnih obveza prijevozniku predati stvari na prijevoz. Za izvršenje te radnje naručitelj može ovlastiti drugu osobu- krcatelja (shipper). Tada naručitelj odgovara za radnje i propuste krcatelja u okviru ugovora o prijevozu. Npr. Za štete na brodu nastale krivnjom krcatelja odgovara naručitelj. To je u skladu s općim načelom da poduzetnik odgovara za radnje i propuste osoba s kojima se u svom poslovanju služi kao za svoje radnje i propuste.

Osnovna je obveza naručitelja platiti vozarinu, ako nije drukčije ugovoreno. Kada se prijevoz obavlja na temelju teretnice, a prijevozni troškovi padaju na teret primatelja, za naplatu tih troškova prijevoznik ima pravo na određitu zadržati teret (*pravo retencije*) dok mu se ne plate ti troškovi (u engleskom pravu: *possesory lien; opširnije, infra*). Ako je teretnica izdana na temelju čarter partije, obično naručitelj ostaje dužnik za plaćanje prijevoznih troškova iz ugovora o prijevozu (čarter partije), kao što su npr. Troškovi prekostojnica, naknada za zadržavanje broda u iskrcajnoj luci i sl., neovisno o tome što je svoju obvezu predaje tereta na prijevoz uredno obavio (ukrao teret). To naručitelji naravno doživljavaju kao neopravdan teret. Da bi se u takvu slučaju naručitelji oslobodili obveze daljnjeg snošenja prijevoznih troškova, mnogi obrasci čarter partija sadrže posebnu klauzulu, tzv. *Cesser clause*. Prema toj klauzuli naručitelj oslobođen snošenja prijevoznih troškova nakon što je teret ukrcan. Jedna tipična takva klauzula glasi: „*Charterer's liability under this charter to cease on cargo being shipped except of freight, and demurrage at loading*“.

5.3. Krcatelj

Krcatelj (*shipper*) je osoba koja na temelju ugovora o prijevozu stvari predaje stvari prijevozniku radi prijevoza. To može biti sam naručitelj ili neka druga od naručitelja određena osoba. Tu osobu druge prijevozne konvencije nazivaju *pošiljatelj (consignor)*, a tako je naziva i CMI/UNCITRALOV Nacrt nove konvencije (2001). Predaja stvari prijevozniku ne podrazumijeva fizičku predaju stvari prijevozniku, već se misli na predaju stvari u pravnom smislu. Prijevozniku stvari fizički najčešće predaju lučki slugači (stivadori). Krcatelj može biti fizička ili pravna osoba. U praksi se kao krcatelj vrlo često javljaju otpremnici (špediteri).

Krcatelj u odnosu prema prijevozniku nema samostalni pravni položaj. On predaje stvari na prijevoz u ime i za račun naručitelja. Prijevoznik nema pravo ulaziti u pravni odnos naručitelja i krcatelja. Prema prijevozniku oni imaju jedinstven pravni položaj. Odredbe ugovora o prijevozu mjerodavne su za krcatelja i kada se teretnica na njih ne poziva. Neovisno o tome što krcatelj nema samostalni pravni položaj, zakon poznaje i neke izuzetke. Time se obuhvaćena samo ona prava koja su zakonom izričito predviđena. Krcatelj prema Pomorskom zakoniku ima pravo, poslije završenog ukrcavanja, zahtijevati od prijevoznika u svoje ime da mu izda teretnicu. To pravo ima i kada nije naručitelj. Tada krcatelj, uz uvjet da je zakoniti posjednik teretnice, stupa u neposredni odnos prema prijevozniku. Kada krcatelj to zatraži, prijevoznik mu je dužan izdati i više primjeraka teretnica. Iz krcateljeva prava da u svoje ime zahtijeva od broдача izdavanje teretnice, proizlazi i njegovo pravo da se prenosi po njegovoj naredbi ako u manjoj nije navedena druga osoba po ukrcaju, krcatelj može zahtijevati da mu prijevoznik izda potvrdu o preuzimanju tereta ili teretnicu s napomenom „primljeno za ukrcaj“. Zakon izričito propisuje neke dužnosti krcatelja. Krcatelj mora potpisati prijepis teretnice, ako to zatraži prijevoznik krcatelj je dužan zapovjedniku broda na vrijeme predati carinske i druge isprave potrebne za ukrcaj, prijevoz i iskrcaj tereta.

Krcatelj nije isto što i podnaručitelj iz brodarskog ugovora. Podnaručitelj u odnosima s prijevoznikom i naručiteljem, za razliku od krcatelja, nastupa u vlastito ime. Krcatelja valja razlikovati i od lučkog slagača (štivadora). Lučki slagač obavlja ukrcaj ili iskrcaj stvari na temelju posebnog ugovora s onom strankom iz ugovora o prijevozu koju tereti ta dužnost.

5.4. Primatelj (Consignee)

Prijevoznik je dužan predati teret primatelju u određenoj luci. Time je prijevoznik obavio svoju ugovornu obvezu. Primatelj (*consignee*) je osoba ovlaštena da primi stvari od prijevoznika. To može biti naručitelj ili treća osoba. Kao primatelj obično se javlja kupac robe na kojeg su prenesena prava iz ugovora. Primatelj nije u ugovornom odnosu s prijevoznikom. Prijevoznik je dužan predati teret osobi ovlaštenoj na temelju ugovora o prijevozu ili osobi koja prema zakonu ima pravo zahtijevati od prijevoznika da joj preda teret. Preuzimanjem stvari primatelj stupa u ugovorni odnos s prijevoznikom i prema njemu stječe samostalna prava propisana zakonom. Na primjer, da ga tuži za naknadu štete zbog oštećenja ili gubitka tereta za vrijeme prijevoza.

Primatelj se određuje na temelju ugovora o prijevozu. Osoba primatelja može biti u ugovoru navedena ili se određuje prema prijevoznj ispravi. Ako u ugovoru o prijevozu kao primatelj nije navedena osoba različita od osobe naručitelja, smatrat će se da je naručitelj prijevoza ujedno i primatelj. Kada je izdana teretnica, prijevoznik je dužan predati teret ovlaštenom (zakonitom) imatelju teretnice. Ovlašteni posjednik teretnice je osoba koja može dokazati da je na posjedovanje teretnice formalno legitimirana. S obzirom na način kako se određuje formalna legitimacija, tj. kako se određuje primatelj, postoje teretnice: *na ime, po naredbi i na donositelja*. U teretnici na ime primatelj je poimenično naveden. Teretnica po naredbi je ona u kojoj je navedeno da će se teret predati određenoj osobi, ili onoj za koju ona naredi da joj se teret preda. Primatelj ne mora biti naveden, pa tada teretnica sadrži opasku da će se teret predati po naredbi. U teretnici na donositelja je navedeno da će se teret predati osobi koja teretnicu prezentira prijevozniku. Ako je izdan pomorski teretni list ili neka druga neprenosiva isprava o prijevozu, primatelj je naručitelj ili osoba navedena u toj ispravi. U teretnicama se nerijetko navodi „*notify party*“, tj. osoba koju je prijevoznik dužan obavijestiti o dolasku broda. Ta osoba nema svojstvo primatelja, a niti se predmnijeva da je primatelj osoba navedena u teretnici pod tom oznakom.

6. NOVINE U POMORSKOM ZAKONIKU

6.1. Brodar

Prema PZ-u, El. 5. st. 1. t. 32., „*brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokazane protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda.*” Analizom zakonske definicije pojma “brodar” može se zaključiti da se za kvalifikaciju brodara u smislu PZ-a zahtijevaju dvije pretpostavke: posjed (držanje) broda i svojstvo da je nositelj plovidbenog pothvata (poduzetništvo), a brodar može biti fizička ili pravna osoba.⁶³ Posjed broda tumači se kao mogućnost faktičnog raspolaganja brodom. U tom se značenju posjed broda izjednačuje s posjedom stvari, koji se po Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, El. 10. st. 1. (u nastavku: ZVDSP)⁶⁴, definira kao faktična vlast glede neke stvari.

⁶³ Osobe u pravu mogu biti samo fizičke i pravne, pa se vjerojatno formulacijom “fizička ili pravna” želi istaknuti da brodar može biti i fizička osoba, a ne samo društvo.

⁶⁴ Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, NN 91/96, 73/00, 114/01.

Naš ZVDSP usvaja objektivističku koncepciju posjeda.⁶⁵ Objektivističku koncepciju posjeda primjenjuju i njemačko i švicarsko pravo, a austrijsko je zadržalo subjektivistički koncipirane odredbe. Opći austrijski građanski zakonik iz 1811. Godine (u nastavku OGZ), koji se dugi niz godina primjenjivao u nas, na posjed je gledao sa stajališta subjektivističke koncepcije, prema kojoj je posjed postojao kao spoj koji su činili *corpus* i *animus*. Znači, posjed stvari bio je detencija plus volja držati stvar kao svoju. Samo izvršavanje vlasti na stvari (*corpus*) nije bio posjed, ali je imalo svoj sadržaj, bilo je pravno relevantno držanje (detencija). Za detenciju je bilo odlučujuće da netko stvar drži odnosno da je faktički kontrolira, tj. da ima *corpus*. Za razliku od toga, prema subjektivističkoj koncepciji posjeda, posjed je pojam kvalitativno različit od detencije jer se traži da pored nje bude ispunjen i subjektivni element (*animus*), što znači da detentor stvar drži kao svoju. Prema tome, samo onaj tko je stvar držao s voljom da postupa prema stvari kao svojoj (*animus domini*) bio je posjednik stvari. Iz takvog pristupa slijedio je zaključak da je samo vlasnik mogao biti posjednik, a da su sve ostale osobe mogle biti isključivo detentori po različitim pravnim osnovama (zakup, najam, plodouživanje).⁶⁶ Zanimljivo je istaknuti da su sastavljači Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (u nastavku ZUIPB)⁶⁷ u El. 8. st. 1. t. 2. brodar pogrešno definirali kao osobu koja je posjednik broda - on to nije mogao biti jer se nevlasnički posjed nije smatrao posjedom. Pogreška je uočena, i u Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi (u nastavku ZPUP)⁶⁸ brodar je definiran kao osoba koja je držatelj broda. U PZ-u vraćen je pojam posjeda kao uvjet za stjecanje svojstva brodar, a to je, kao što je opisano, u skladu s aktualnom koncepcijom posjeda u nas. Pravni naslov prava na posjed broda brodaru najčešće pribavlja vlasništvo na brodu (ako je brodovlasnik brodar), zatim ugovor o zakupu broda (*bareboat charter*), na temelju kojeg zakupoprimalac postaje brodar. To može biti i ugovor o lizingu broda, ako je brod kupljen na *leasing*. Svojstvo brodar može se steći i na temelju ovlasti iz pomorske hipoteke, kad založni vjerovnik radi namirenja svoje tražbine uzme brod u posjed i iskorištava ga. Pojam nositelj plovidbenog pothvata označuje osobu koja u svoje ime preuzima obveze iz obavljanja plovidbene djelatnosti u najširem smislu riječi te odgovara za plovidbenu djelatnost.⁶⁹ Obilježje koje se definira kao "nositelj plovidbenog pothvata" sastoji se od dvaju elemenata: pojma nositelja i plovidbenog pothvata. Po našem pravu brodar ostaje poduzetnik pomorskog plovidbenog pothvata i ako, zadržavajući upravu nad brodom, prepusti korisniku prijevoza (naručitelju iz brodarskog ugovora) komercijalnu upravu nad brodom. Zakupoprimalac, sklapajući ugovor o pomorskom plovidbenom poslu u svoje ime i za svoj račun, postaje nositelj plovidbenog pothvata. Pojam plovidbenog pothvata PZ ne definira. Taj se pojam, također, sastoji od dvaju elemenata: plovidbe i pothvata. Plovidba označuje pomicanje. Pothvat označuje konkretnu plovidbenu svrhu. Na primjer, ta konkretna plovidbena svrha kod ugovora o prijevozu stvari upravo je prijevoz stvari. Obadva elementa (posjed i nosilaštvo plovidbenog pothvata) konstitutivne su prirode.⁷⁰ U organizaciji plovidbenog pothvata može se pojavljivati više osoba. Npr.

⁶⁵ Objektivističku koncepciju posjeda primjenjivao je i raniji pozitivni propis, Zakon o osnovnim vlasničkopравnim odnosima, NN 53/91.

⁶⁶ Opširnije o tome koju činjenicu treba smatrati posjedom i razlikovanje tih dviju koncepcija posjeda: » Rajačić, *Stvarno pravo*, umnoženo kao rukopis, Zagreb, 1956.; N. Gavella; T. Josipović; I. Gliha; V. Belaj; Z. Stipković, *Stvarno pravo*, Informator, Zagreb, 1998.

⁶⁷ Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, Sl. FNRJ 25/59 i 20/69.

⁶⁸ Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, NN 53/91.

⁶⁹ G. Gasparini, Osobe u odnosu na brod u jugoslavenskom pravu, s posebnim osvrtom na upis i stvarnopravna jamstva, *Savjetovanje o stvarnopravnim i obveznopravnim jamstvima u vezi s brodom s aspekta osiguranja*, Udruženje za pravo osiguranja SRH, Pula, 1988., str. 16.

⁷⁰ B. Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, III. knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, 1. svezak, Informator, Zagreb, 1980., str. 84, pojašnjava: "to znači da za pojam brodar nije dovoljno da je osoba držatelj broda, već uz to treba biti i nositelj plovidbenog poduzetništva. Prema tome kad jedna osoba sklopi takav

popunjavanje broda posadom, tehničko održavanje broda, opskrba broda gorivom ili namirnicama i sl. može se obavljati putem različitih društava. Prema ZOVDSP-u, istodobno može postojati nekoliko posjednika na istoj stvari (posredni i neposredni posjednici). Slijedom tih činjenica, nameće se pitanje može li istodobno postojati i nekoliko brodara na istom brodu i istom plovidbenom pothvatu. Razmatranjem PZ-a zaključuje se da to nije moguće. Odgovor na pitanje kako se u stvarnosti očituje posjed kao faktična vlast nad brodom, odnosno na koji način ili kojim radnjama brodar zaista vrši tu faktičnu vlast, može se dobiti analizom dužnosti koje ima zapovjednik broda kao brodarev zastupnik. Prema tome posjed broda očituje se u radnjama zapovjednika koje poduzima radi izvršavanja zadataka u vezi s procesom rada na brodu.⁷¹ Brod ima (samo jednog) zapovjednika,⁷² a njega imenuje i razrješava dužnosti kompanija (El. 146. st. 3. PZ). Znači, nije moguće da zapovjednika imenuje ili razrješava više kompanija ili brodara, isto tako svojstvo brodarka upisuje se u upisnik brodova.⁷³ Poslove organizacije plovidbenog pothvata može obavljati više fizičkih ili pravnih osoba, međutim s njima brodar zaključuje ugovore o pružanju potrebnih usluga ili izravno upravlja. Brodar kao organizator i nositelj pomorskog pothvata odgovara za njegovo izvršenje, a to znači odgovornost za dvije skupine obveza. Brodar je jedinstveni nositelj odgovornosti za ugovorne i izvanugovorne obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda, a nositelj je i odgovornosti za izvršenje konkretno ugovorenog plovidbenog posla. U odnosima iz ugovora o iskorištavanju brodova stvarnopravni odnos brodarka prema brodu nema nikakvo značenje. Nositelj prava i obveza je jedino brodar, a brodo vlasnik onda ako je ujedno i brodar. Brodar može, ali ne mora opremiti brod, njegova se uloga sastoji u izvođenju plovidbenog pothvata i snošenju svih odgovornosti i rizika, kojima su brod i ono što je na njemu izvrnuti za vrijeme plovidbenog pothvata. Oduzme li se brodarku svojstvo odgovornosti za plovidbeni pothvat i snošenje rizika, prestaje svojstvo brodarka. Dakle, on snosi prije svega odgovornost iz činjenice što je subjekt - nositelj plovidbenog pothvata. U doktrini pomorskog prava, a s obzirom na različite tipove ugovora, govori se o brodarku - oprematelju, zakupoprimalju, iznajmitelju i brodo vlasniku. Međutim, pojam brodarka ne ovisi o činjenici je li netko obavlja plovidbeni pothvat svojim, tuđim, opremljenim ili neopremljenim brodom, uzetim u najam ili zakup, znači bez obzira na to po kojem ga naslovu drži u svom posjedu, a ni o činjenici je li to čini u gospodarske svrhe. Za brodarka je bitno to da je on nositelj plovidbenog pothvata i u slučaju gospodarskog iskorištavanja broda da preuzima obveze iz tih odnosa. To ipak ne isključuje svaku pomutnju u mnogovrsnim kombinacijama iskorištavanja trgovačkih brodova, tako da suvremeno zakonodavstvo svojstvo brodarka uvjetuje formalnopravnim zahtjevom upisa u upisnik brodova, a inače, ako se protivno ne dokaže, brodarkom se smatra brodo vlasnik.⁷⁴ Aktivno legitimiranom kao i sudu određivanje brodarka donekle olakšava spomenuta zakonska presumpcija. Međutim, izvadak iz upisnika brodova tuženik može lako i jednostavno osporavati (oboriva presumpcija) brojnim ispravama, dokazujući da on nije posjednik broda

ugovor, bit će brodar ako je ujedno i držatelj broda. Ako ona nije držatelj broda, brodarkom će se smatrati stvarni držatelj broda, a osoba koja je sklopila plovidbeni posao obvezat će držatelja broda”.

⁷¹ Osnovne funkcije zapovjednika broda su sigurnosne, upravne i one koje se tiču zastupanja brodarka. Zapovjednik broda dužan je brinuti se o opskrbi broda, brodskoj administraciji, njegovu održavanju, održavanju trupa, strojeva, uređaja i opreme. Zapovjednik broda, kao zastupnik brodarka, ovlašten je u njegovo ime i za njegov račun u mjestu izvan sjedišta brodarka sklapati pravne poslove potrebne za izvršavanje putovanja i u mjestu izvan sjedišta brodarka u kojem nema ovlaštenog predstavnika brodarka sklapati ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima.

⁷² »l. 146. st. 4. PZ propisuje da zapovjednika broda u slučaju smrti, spriječenosti ili odsutnosti zamjenjuje, sa svim njegovim ovlaštenjima, prvi časnik palube odnosno drugi neposredno niži časnik palube.

⁷³ Vrste upisnika brodova propisuje El. 196. PZ, a o sastojcima upisnika govore El. 197- 201. PZ.

⁷⁴ V. Brajković, *Pomorsko pravo - priručnik za studente sveučilišta, II. izdanje*, Sveučilišna tiskara, Zagreb. 1950., str. 156.

ili nositelj plovidbenog pothvata. S. Šimac⁷⁵ objašnjava da sudu nije uvijek jednostavno utvrditi je li tužitelj dokazao da je upravo u tužbi naznačeni tuženik brodar, i to ponajprije u sporovima s međunarodnim elementom (pravo države koje pripadnost brod ima, El. 969. st. 1. PZ) zbog činjenice što svaki pravni sustav ima posebnosti glede uređenja stvarnih prava kojima se definira posjed, kao i svoje pomorske zakonike koji ne poznaju definiciju brodarka prihvaćenu u PZ-u. Utvrđivanje svojstva brodarka u tom slučaju dovodi do zalaženja u komercijalne aspekte iskorištavanja broda. U PZ-u brodar se pojavljuje i kao odgovorna osoba u iznimno važnim slučajevima odštetne odgovornosti, a to je odgovornost za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušenja zdravlja člana posade, te u brojnim slučajevima solidarne odgovornosti više osoba prema PZ-u, opširnije *infra*.

6.1.1. Položaj i uloga brodarka u povijesti

Nakon analize definicije i obilježja osobe “brodarka” u pozitivnom hrvatskom propisu potrebno je osvrnuti se i na status i obilježja brodarka u povijesti, a nakon toga i na njegov položaj *de lege ferenda* u hrvatskom pozitivnom pravu. Poznata je izreka da se ničim bolje ne objašnjava važnost nekog problema nego poviješću njegova razvoja i borbe za rješenje,⁷⁶ a upravo tome treba poslušati kratak osvrt na položaj i ulogu brodarka u povijesti. U razdoblju robovlasničkih odnosa funkcija brodarka nije se odvajala od funkcije vlasnika broda. Znači, nisu postojali brodarki nevlasnici, a pomorske prijevoze obavljao je sam brodarkovlasnik (*dominus navis*), koji je ujedno zapovijedao brodom i ubirao vozarinu. Funkcije vlasnika, plovidbenog poduzetnika i zapovjednika bile su sjedinjene u istoj osobi. Iz te ukupnosti funkcija najprije se izdvojio zapovjednik broda (*magister navis*), kao mandator vlasnika broda (*dominus navis*), koji je zastupao brodarkovlasnika i tehnički upravljao brodom. Međutim, već je rimsko pravo poznavalo osim vlasnika i osobu *exercitor navis* kao onu koja za svoj račun profesionalno obavlja pomorsko poduzetništvo i odgovara trećim osobama za obveze iz brodarkog poslovanja. *Actio exercitoria* bila je tužba koju je oštećeni mogao podnijeti protiv osobe koja iskorištava brod i kojoj pripada dobit od broda, a to je upravo bio *exercitor navis* (brodark). Tužba se zvala *exercitoria*, jer se *exercitor* (raspolagatelj, izvršitelj) naziva onaj kome pripada svakodnevna dobit od broda. *Exercitor navis* imenovao je zapovjednika kao svog punomoćnika u plovidbi.⁷⁷ U srednjem vijeku brodarko poduzeće poprima karakter asocijacije te postaje trgovačko društvo. U mediteranskom pravu naziva se *societas maris*, a zapravo predstavlja udruženje kapitala u kojem sudjeluju odnosno udružuju se s različitim udjelima brodarkovlasnik ili više njih, zapovjednik koji je često suvlasnik broda, a uz njih i mornari, koji su također zainteresirani u zajedničkom pothvatu i sudjelovanju u dobiti. Tih je asocijacija bilo više vrsta od kojih je najznamenitija *commenda* ili u našim primorskim gradovima *collegantia*, *entega* itd. Razvojem pomorske trgovine i izdvajanjem kapitala počinje razlikovanje trgovačkog posla od pomorsko plovidbenog pothvata. Jačanjem kapitala i središnje državne vlasti izdvaja se postupno osoba koja daje samo kapital za plovidbeni pothvat, oprema brod, ali njime na plovi, nego ostaje na kopnu, a poslovno vodstvo povjerava ostalim sudionicima u društvu. To je do industrijske revolucije 19. st. brodarkovlasnik. U daljnjem razvoju brodarkovlasnik-armater postaje i jedini nositelj cjelokupne brodarke djelatnosti i poslova koje zaključuju njegovi ljudi u njegovo ime. Brodarkovlasnik postaje

⁷⁵ S. Šimac, Odgovornost za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušenja zdravlja člana posade broda prema novom Pomorskom zakoniku, Zbornik radova sa savjetovanja *Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava*, Hrvatsko društvo za pomorsko pravo, Rijeka, 2005, str. 37-56.

⁷⁶ N. Katičić, Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, pravni značaj i podjela, *Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru*, zbornik rasprava, Jadranski institut JAZU, Zagreb, 1951., str. 14.

⁷⁷ *Pomorska enciklopedija, drugo izdanje*, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1972, svezak 1, str. 528.

nositelj plovidbenog društva, a ujedno i ugovorna strana u poslovima koji se odnose na iskorištavanje broda. Srednjovjekovni oblici društava izčezavaju ili gube karakter tipično pomorskih gospodarskih asocijacija.⁷⁸ Razvojem modernog brodarstva i porastom pomorskog prijevoza cjelokupno težište suvremene eksploatacije u pomorskoj industriji prenosi se na posjed broda i raspolaganje njime te na jamstva koja takav posjednik daje u tome svom svojstvu. Faktično raspolaganje brodom dovelo je u prvi plan brodara. Brodar je po novijem shvaćanju organizator i poduzetnik pomorskog plovidbenog pothvata, bez obzira na to radi li to u svrhu privređivanja. Svojstvo brodara sastoji se u poduzimanju pomorskog pothvata, pomorske plovidbe, a uvjet za plovidbeni pothvat je opremanje broda potrebnim priborom - opremom, armiranje broda. Zbog toga se naziva opremitelj - armater.⁷⁹ Odatle što je armater opremivši brod poduzeo putovanje na vlastiti račun, postao je prema trećima nositelj svih prava i dužnosti koje su nastale ne samo iz plovidbe nego i iz svih gospodarskih poslova koji su na temelju plovidbe bili zaključeni, dakle iz prijevoznog posla.⁸⁰ Nastaju razni tipovi sadašnjih brodarskih ugovora, a u tim ugovorima ne stavlja se više naglasak na to tko je vlasnik broda, nego tko preuzima obveze, a to je posjednik broda. On snosi prije svega odgovornost iz činjenice što je subjekt plovidbenog pothvata, a po tome i gospodarskog iskorištavanja broda.

Međutim, svi propisi kojima se uređivao pomorski prijevoz govorili su samo o brodovlasniku, a ne i o brodaru nevlasniku. *Code de commerce* (1807. godine), kao i većina drugih zakonika 19. stoljeća, ne razlikuje brodara od brodovlasnika, po njemu je brodovlasnik jedini subjekt pomorskog poduzetništva. Isto tako propisi o ograničenju odgovornosti spominjali su samo brodovlasnika. Kad bi, dakle, nevlasnik poduzimao pothvat s tuđim brodom, smatralo bi se to iznimkom, na koju bi se primjenjivale odredbe o brodovlasniku. Izričite propise o brodaru nevlasniku donose tek reforme dotadašnjih zakonika ili novi zakonici.⁸¹ Njemački zakon (1897. godine) određuje da se poduzetnik s tuđim brodom ima u svemu prosuđivati kao vlasnik. Tek je sovjetski zakonik postavio pojam brodara na prvo mjesto kao samostalnu funkciju i za njim je talijanski zakonik *Codice della navigazione* (1942. godine) utvrdio i razradio to shvaćanje. Brodar (talijanski *armatore*) svaka je osoba koja je nositelj plovidbenog pothvata, bez obzira na to je li ona vlasnik broda ili ne. Vlasnik je samo onda brodar ako je ujedno poduzimatelj pothvata. Pod pothvatom se razumije svaka plovidba, dakle i ona koja ne služi trgovačkim svrhama. Svojstvo brodara upisuje se u javne knjige, a u nedostatku upisa brodara, presumira se da je sam brodovlasnik brodar. Očito je talijanski plovidbeni zakonik poslužio kao uzor sastavljačima sustava pomorskog prava na našim prostorima.⁸² Pojavljuje se međutim, zanimljivo pitanje o funkciji brodara s obzirom na socijalistički oblik vlasništva. Profesor Filipović zaključuje da je “razlog uvrštavanja brodara kao stožerne figure ležao u naporima da se stvori osoba koja bi odgovarala potrebama tadašnjeg pravnog sustava koji je baratao neprikosnovenim pojmom općenarodne imovine. Naime, brodovi su najvećim dijelom bili općenarodna imovina, a iskorištavala su ih državna privredna poduzeća koja nisu bili vlasnici, već organi upravljanja”.⁸³ U takvom sustavu stvarnopravnih odnosa bila su otvorena pitanja: “je li poduzeće, koje upravlja brodom i vrši

⁷⁸ *Ibid.*, str. 529.

⁷⁹ Korišten romanskog izraza *armateur*, koji označuje današnjeg brodara, došao je od značenja “opremanje broda” kao glavne nekadašnje kvalifikacije brodarskog svojstva, koje se sa stajalo i u opremanju broda oružjem. U vrijeme mira to se odnosilo na obranu od piratskih nasrtaja, a za vrijeme rata na obranu od podmorničkih i zračnih napada. *Pomorska enciklopedija*, Leksikografski zavod FNRJ, Zagreb, 1960., svezak 3, str. 242.

⁸⁰ V. Brajković, *Pomorsko pravo - priručnik za studente sveučilinta*, II. izdanje, o.c., str. 154, i 155.

⁸¹ Npr. nizozemski 1924.-1926. godine, skandinavskih zemalja 1936.-1939. godine.

⁸² Pojam brodara nalazi se u Nacrtu pomorskog trgovačkog zakona stare Jugoslavije iz 1932. godine, ZUIPB-u iz 1959. godine te ZPUP-u iz 1977. godine.

⁸³ V. Filipović, Sloboda ugovaranja kod prijevoza stvari morem u hrvatskom pomorskom zakoniku, *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, v. 37 (1995) br. 1-4, str. 51-58.

njime plovidbeni pothvat, to čini u svojstvu broдача, broдача-vlasnika ili broдача-nevlasnika, odgovara li pojmovima ‘owner’, ‘Reeder’ ili pak ‘owner pro tempore’?” Pitanje se u praksi pojavljivalo u slučaju kad svojstvo broдача nije bilo propisno upisano, pa je bilo upitno koga presumirati brođarom, ono poduzeće koje upravlja brodom ili samu državu. Katičić⁸⁴ zaključuje da su u pravnom smislu državna privredna poduzeća bila upravo “owner” ili “Reeder”, dakle, brođar-vlasnik, jer su ona bila oblik u kojem se manifestiralo izvršavanje vlasništva nad općenarodnom imovinom. Ako su takva poduzeća ostajući organ upravljanja predavala brod trećoj osobi na upotrebu, i ako je ta osoba imala obilježja poduzetnika, koji obavlja pothvat s brodom, bio je taj treći brođar - nevlasnik, ako je, dakako, prema pozitivnim propisima i konkretnim pravilima pojedinih poduzeća takva predaja bila dopuštena i moguća. Danas, u situaciji kad su iskristalizirani i definirani vlasnički odnosi, postavilo se pitanje je li potrebno zadržati osobu broдача u PZ-u. Pri tome je istaknuto da su razlozi koji su to opravdavali u prošlosti, a to je društveno vlasništvo kao oblik upravljanja općenarodnom imovinom, prestali biti argumenti za zadržavanje broдача kao osobe koja upravlja - raspolaže brodom.⁸⁵ Naglašeno je da današnji način vođenja broda kroz mrežu trgovačkih društava koje nadzire “stvarni vlasnik,” ili ako je riječ o neovisnim trgovačkim društvima kojih se uslugama koristi na temelju ugovora o pružanju usluga, otvara pitanje je li središnji položaj instituta broдача od praktične koristi u takvim prilikama.⁸⁶ Točnije, prilikom izrade novog PZ-a raspravljalo se o potrebi zadržavanja pojma “brođar” kao središnje osobe našeg pomorsko pravnog sustava, tj. stožerne osobe PZ-a. Međutim, isticana su i shvaćanja da je brođar središnji subjekt u pomorskom - plovidbenom gospodarenju, on posjeduje brod, upravlja brodom, organizator je i poduzetnik plovidbe. To znači da bi u novom PZ-u trebalo zadržati dotadašnje stručno nazivlje, pa i broдача kao središnju osobu u našim pomorsko pravnim odnosima jer je to nužno u razrješenju osobito problematike odgovornosti, osim što bi umjesto broдача trebalo kod ugovora o prijevozu stvari i putnika uvesti pojam prijevoznik.⁸⁷

6.1.2. *Izmjene koje donosi novi PZ u pogledu pojma “brođar” i ocjena njihove opravdanosti te prijedlozi de lege ferenda*

Izraz brođar zadržan je u definicijama pojmova koje PZ rabi (El. 5. st. 1. t. 32.), a njegova definicija nije mijenjana. Dio šesti PZ-a nosi naslov *Brođar*, a u tom se dijelu detaljno normira odgovornost broдача, postupak ograničenja brođareve odgovornosti i uvjeti poslovanja broдача u međunarodnoj plovidbi. U El. 385. propisano je: “...za obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovara brođar, ako Zakonikom nije drugačije određeno”. »l. 386. st. 1. sadržava odredbu: “Brođar (što za potrebe ovog dijela uključuje vlasnika broda i naručitelja prijevoza u brođarskom ugovoru) i spašavatelj mogu ograničiti svoju odgovornost u skladu s odredbama ovog dijela Zakonika.” U odredbama koje govore o ograničenju odgovornosti svuda se spominje brođar, npr. “brođar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ...” (El. 390. st. 1.); “brođar ne može ograničiti svoju odgovornost ...” (El. 390. st. 2.); “brođar koji želi ograničiti svoju odgovornost dužan je ...” (El. 395. st. 1.) i sl. U novom PZ-u pojam “brođar” u sedmom dijelu, u drugoj glavi: *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*, zamijenjen je pojmom “prijevoznik”. Međutim pojam “brođar” zadržan je u El. 452. PZ koji uređuje mogućnost naručitelja iz brođarskog ugovora

⁸⁴ N. Katičić, *o. c.*, str. 40.

⁸⁵ V. Filipović, *o. c.*

⁸⁶ P. Kragić, Pasivna legitimacija za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede pomoraca - *de lege ferenda*, *Vladavina prava* III (1999), br. 2, str. 87-99.

⁸⁷ I. Grabovac, Treba li pojam “brođar” u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?, *Naše more* 44 (1997), br. 1-2, str. 63-68.

da sklopi s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor (dakle naručitelj iz brodarskog ugovora sklapa s trećom osobom pod-prijevozni ugovor). U tom slučaju, za obveze koje proistječu iz pod-prijevoznog ugovora trećoj osobi odgovara ne samo naručitelj iz brodarskog ugovora nego i brodar. Dakle, kod pod-prijevoznog ugovora iz El. 452. na strani broda imamo brodara i naručitelja. Brodar, točnije ga možemo nazvati brodovlasnikom, jest “davatelj broda”, on je plovidbeni poduzetnik, postavlja zapovjednika i posadu, snosi troškove njihove plaće, upravlja brodom i nositelj je plovidbenog pothvata i odgovornosti za njegovo izvršenje. Naručitelj iz brodarskog ugovora prijevozni je poduzetnik. Za vrijeme trajanja brodarskog ugovora na vrijeme on je ovlašten samostalno raspolagati ugovorenim brodom u komercijalnom pogledu. Otuda njegovo svojstvo prijevoznika u ugovoru prema trećoj osobi (pod-naručitelju). PZ uvodi nove odredbe koje se odnose na uvjete poslovanja brodara u međunarodnoj plovidbi (El. 428. i 429.). Propisivanjem uvjeta poslovanja brodara prema svjetskim standardima⁸⁸ napravljen je pravni temelj za stvaranje iznimka od općih (poreznih i socijalnih) propisa. PZ i pod-zakonski akti doneseni po njegovu ovlaštenju imat će prednost pred propisima općeg prava koji uređuju poreznu i socijalnu materiju. Derogirani PZ iz 1994., a to je rješenje i prethodnih zakona, propisivali su da je zapovjednik broda zastupnik brodara te također da zapovjednika broda imenuje i razrješava dužnosti brodar. U novom PZ-u spomenute ovlasti pripadaju osobi nazvanoj “kompanija” (El. 146. st. 3. i El. 147. st. 1.). Nakon opisanih izmjena koje donosi novi PZ u pogledu pojma brodar, potrebno je osvrnuti se na pitanje jesu li izmjene opravdane i hoće li pridonijeti boljoj kvaliteti PZ-a i adekvatnijem normiranju osoba na strani broda. Izvan svake je sumnje da je u glavi II. *Ugovori o iskorištavanju pomorskih bodova* izraz brodar bilo potrebno zamijeniti pojmom prijevoznik. Opširnije o pojmu prijevoznik *infra, točka 3., Prijevoznik*. Za razliku od toga, u slučaju ugovora o zakupu opravdano je na strani broda imati brodara. Gledajući apstraktno, kod ugovora o zakupu zakupoprimalatelj gospodarski iskorištava zakupljenu stvar (brod) i to je temeljna razlika od tzv. najma. Tu distinkciju sadržavao je austrijski OGZ. U tom kontekstu naš brodarski ugovor odgovara najmu broda i on se u starijoj literaturi tako i nazivao. Zbog toga je kod zakupa uvijek osoba na strani broda brodar. Naime, ugovorom o zakupu broda ugovara se uporaba broda u smislu prava zakupoprimalatelja da brod gospodarski iskorištava i stječe korist od takve uporabe.⁸⁹ Bitno je da zakupoprimalatelj posluje s brodom za svoj račun i odnosi se prema brodu kao da je vlasnik. To znači da je zakupoprimalatelj (brodar) ovlašten sklopiti brodarski ugovor s naručiteljem prijevoza. Kod ugovora o zakupu brodovlasnik gubi funkciju posjeda broda i funkciju nositelja plovidbenog pothvata, ona prelazi na zakupoprimalatelja i on postaje brodar.

⁸⁸ Ciljevi EU u utvrđivanju jedinstvene politike prema brodarstvu jesu u zakonodavstvima zemalja članica EU stvoriti uvjete poslovanja brodarstva koji bi se izjednačili s uvjetima poslovanja brodarstva u besporeznim svjetskim centrima pod zastavama pogodnosti. Svojim smjernicama EU potiče države članice na donošenje mjera za stvaranje konkurentnih uvjeta za pomorsko brodarstvo, a time se politika EU prema brodarstvu sastoji u privlačenju brodarke industrije pod zastave zemalja članica. Podrobna analiza svih novina PZ-a koje izravno utječu na uvjete poslovanja hrvatskih brodara: oslobađanje od poreza na dobit, porez na dohodak pomoraca, socijalni doprinosi, upis brodova te pitanje direktne tužbe u PZ-u, kao i opširnije o tome kako se u praksi u svijetu ujednačavaju uvjeti poslovanja brodara v. P. Kragić, Utjecaj novina u Pomorskom zakoniku na poslovanje hrvatskih brodara, Zbornik radova sa savjetovanja *Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava*, Hrvatsko društvo za pomorsko pravo, Rijeka, 2005., str. 87-101.

⁸⁹ Potrebno je upozoriti na neusklađenost određenih termina PZ-a sa Zakonom o obveznim odnosima, NN 35/2005. (u nastavku: ZOO). PZ-om (El. 568.) propisano je da “ugovorom o zakupu broda, prema ovom Zakoniku, zakupodavatelj daje zakupoprimalatelju brod na uporabu...” (podcrtala V.S.). ZOO u odredbama koje uređuju zakup (El. 519.) spominje zakupnika i davanje stvari na korištenje. Propisano je: “ugovorom o zakupu obvezuje se zakupodavac predati zakupniku određenu stvar na korištenje...” Bilo bi korisno da je u novom PZ-u usklađena terminologija sa ZOO-om kao temeljnim pozitivnim propisom kojim se uređuju osnove obveznih odnosa te ugovorni i izvan-ugovorni obvezni odnosi.

Znači, u kontekstu tog ugovornog odnosa nesporno je da je ispravno zadržati pojam brodar. Također, u slučaju hipotekarnog iskorištavanja broda na strani broda je brodar. Znači, osim ugovora o zakupu broda i ugovora o lizingu, u našem pomorskom pravu, po uzoru na institut *mortgage* anglo-američkog prava, postoji još jedan temelj prijenosa obilježja brodara s vlasnika broda na drugu osobu. To se može postići ugovorom o hipoteci na brodu, koji može sadržavati i ovlaštenje vjerovniku da, ako dug ne bude plaćen, namiri svoju dospjelu nepodmirenu tražbinu iskorištavanjem broda. »l. 219. st. 1. PZ definira hipoteku na brodu kao pravo prema kojem vjerovnik može namiriti svoju tražbinu i uzimanjem broda u posjed i iskorištavanjem broda. To znači da svojstvo brodara s vlasnika broda (založnog hipotekarnog dužnika) prelazi na založnog vjerovnika (hipotekarnog vjerovnika) kad iskorištava brod. U kontekstu potprijevnog ugovora (El. 452. st. 1.) pojam “brodar” nije zamijenjen pojmom “prijevnik” jer u tom slučaju funkciju prijevznika, kao što je opisano, ima naručitelj prijevoza iz brodarskog ugovora. On sklapa ugovor s trećom osobom, on je znači ugovorni prijevoznik. Dakle, u ovom slučaju naručitelj se pojavljuje prema korisniku prijevoza u funkciji ugovornog prijevoznika ili osobe na strani broda. Za štetu koja nastane pri izvršavanju tog ugovora pod-naručitelju odgovara naručitelj iz brodarskog ugovora na temelju ugovora o prijevozu. Prema članku 452. st. 2. PZ, pod-naručitelju uz naručitelja odgovara i brodar. Pod-naručitelj svoj odštetni zahtjev može usmjeriti prema brodaru kao nositelju plovidbenog pothvata i prema svom ugovaratelju kao osobi ovlaštenoj gospodarski iskorištavati brod. Zbog toga je prilikom izrade novog PZ-a posebnu pažnju trebalo posvetiti tom članku koji regulira zajedničku odgovornost naručitelja kao prijevoznika i brodara. Time je naglašena činjenica da u ovom slučaju brodar nije stranka iz prijevoznog ugovora. On naručitelju prijevoznog posla odgovara iz činjenice da je on osoba koja je nositelj plovidbenog pothvata i posjeduje brod. Međutim, u ovom slučaju “brodar” je zapravo “stvarni prijevoznik” ili “izvršitelj”, on faktično vrši prijevoz. Zbog toga je upitno je li u ovom kontekstu bilo nužno zadržati pojam brodar ili bi bilo primjerenije za takve ugovorne odnose uvesti pojam stvarnog prijevoznika i propisati njegovu solidarnu odgovornost s (ugovornim) prijevoznikom. Opširnije *infra*, t. 3. *Prijevoznik*. U člancima 385.-429., koji govore o općem (globalnom) ograničenju odgovornosti, rabi se pojam “brodar”. U El. 386. definirano je da pojam brodar za potrebe tog dijela Zakonika uključuje vlasnika broda i naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., koju je Republika Hrvatska ratificirala, u ovom kontekstu rabi izraz “vlasnici brodova”. Bilo bi dobro da je novi PZ uskladio terminologiju s tom međunarodnom konvencijom, to više što ju je RH i ratificirala. Stoga bi *de lege ferenda* u člancima koji govore o globalnom ograničenju odgovornosti riječ brodar trebalo zamijeniti pojmom vlasnik broda. Izraz vlasnik broda za potrebe tog dijela Zakonika značio bi vlasnika broda, naručitelja u brodarskom ugovoru, brodara i poslovođu pomorskog broda. Za svojstvo brodara ključno je što je posjednik broda, a njegov se posjed neposredno očituje kroz radnje zapovjednika koji ga predstavlja i koji ga zastupa.⁹⁰ U pomorsko pravnoj doktrini istaknuto je shvaćanje da se zapovjednikovo pravo da zastupa brodara temelji na zakonu, za razliku od ostalih brodarevih predstavnika - agenata koji svoja ovlaštenja crpe iz punomoći. Zbog toga se kaže da je

⁹⁰ U pravnom smislu riječ zastupanje znači poduzimanje radnji (obično očitovanja volje) u ime i za račun drugoga s neposrednim pravnim učinkom za onoga za koga se djeluje, tj. za zastupanog. U pravnom prometu takvim se radnjama za zastupanog stječu, mijenjaju i prestaju prava i obveze. Za učinak zastupanja bitno je dakle djelovanje: a) u ime zastupane osobe, b) u granicama ovlasti koje je ona dala zastupniku. Pri tome je važan dojam što ga zastupnik ostavlja prema van, tj. prema trećima, da djeluje u ime druge osobe (zastupanog). Ne traži se da to bude izričito učinjeno, dovoljno je da se to može utvrditi prema okolnostima. Tako objašnjava J. BarbiE, *Pravo društava, knjiga prva: Opći dio*, Organizator, Zagreb, 1999., str. 334 i 335.

zapovjednik brodarev zastupnik po zakonu (zakonski zastupnik).⁹¹ U trgovačkom pravu iznimno je važno odrediti tko može u ime društva davati očitovanja volje i time zasnivati i mijenjati neki pravni odnos ili dovesti do njegova prestanka. Zakon o trgovačkim društvima (u nastavku ZTD)⁹² propisuje tri osnove za zastupanje trgovačkih društava. Prema tom zakonu trgovačka društva mogu zastupati: a) osobe određene zakonom, b) osobe ovlaštene na temelju punomoći i c) osobe koje djeluju kao punomoćnici po zaposlenju. Tumačenjem relevantnih odredba ZTD-a dolazi se do zaključka da je zapovjednik broda punomoćnik po zaposlenju. Za određenje tko je punomoćnik po zaposlenju mjerodavno je ono što je uobičajeno u prometu odnosno u određenoj struci, odlučna su shvaćanja o tome u poslovnoj praksi. Takve se osobe ne određuju aktima društva (statutom, društvenim ugovorom ni odlukom nekog organa društva) niti se upisuju u sudski registar. Za razliku od toga, osobe koje su na temelju Zakona ovlaštene zastupati društvo upisuju se u sudski registar. Dakle, PZ u odredbama o zapovjedniku čini iznimku da se propisom određuje tko je punomoćnik po zaposlenju, u samom PZ-u ne govori se na kojoj je zapovjednik osnovi zastupnik, ali je očito da je riječ o punomoćniku po zaposlenju te da je riječ i o unošenju u Zakon općeprihvaćene poslovne prakse na temelju koje bi zapovjednik imao ovlasti zastupati brodar i kad to ne bi bilo predviđeno tim zakonom.⁹³ Nadalje, iznimno je velika važnost funkcije zapovjednika broda u pogledu komercijalne komponente plovidbe te njegovih procesnih ovlaštenja. Također, ovlasti stranaka (strane broda i strane tereta) u ugovorima o prijevozu stvari koje imaju prema zapovjedniku važne su i za pitanje pravne prirode pojedinih načina eksploatacija broda. Kod brodarskih ugovora na vrijeme zapovjednika i posadu određuje brodar i snosi njihove plaće i troškove uzdržavanja (*wages and maintenance*). Međutim, u komercijalnom iskorištavanju broda, zapovjednik broda dužan je izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda.⁹⁴ Ta naručiteljeva ovlast izričito proizlazi iz Zakonika (El. 450. st. 1.), a u njoj se i ogleda glavna ekonomska svrha te vrste posla.⁹⁵ Za prijevozni ugovor naručitelja iz brodarskog ugovora s trećom osobom (podnaručiteljem), tzv. pot-prijevozni ugovor, bitno je da naručitelj ne postaje brodar, što znači da je takvim daljnjim ugovorom obvezan brodar prema trećima.⁹⁶ Izvorni brodar (vlasnik broda ili zakupoprimateelj) zadržava tu funkciju. On i dalje upravlja brodom i nositelj je plovidbenog pothvata i odgovornosti za njegovo uredno izvršenje, a zapovjednik broda i dalje je njegov zakonski zastupnik. Kod ugovora o zakupu, brodovlasnik (porabodavac) daje najčešće brod (u stanju sposobnom za upotrebu) bez zapovjednika i posade, tzv. goli brod. Zakupoprimateelj (uporaboprimateelj = brodar) oprema brod i postavlja zapovjednika i posadu i može se sluti brodom po svojoj volji. Za razliku od toga, kao što je već opisano, kod brodarskog ugovora, naručitelj stječe samo upravu nad posadom glede komercijalne djelatnosti. Znači, bitno je da zakupoprimateelj raspolaže posadom potpuno i neograničeno i da je može i mijenjati,⁹⁷ što ocrtava odnosno jest bitan element poduzetnitke odgovornosti zakupoprimateelja i proizlazi iz njegova statusa brodara. Pri utvrđivanju identiteta prijevoznika, za sudove iznimno veliku dokaznu snagu ima sadržaj teretnice. činjenica da je teretnica potpisana za zapovjednika pokazuje da je prijevoznik

⁹¹ Tako objašnjavaju: B. Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 142; I. Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003., str. 157, i A. Luttenberger, *Pomorsko upravno pravo*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2005., str. 178.

⁹² Zakon o trgovačkim društvima, NN 34/99, 111/93 i 118/03, El. 41., 42., 43. i 44. Do 58.

⁹³ Tako objašnjava J. BarbiE, *o. c.*, str. 374.

⁹⁴ Ti se nalozi odnose na putovanje u luke u koje će brod putovati, terete koje treba prevoziti i sl.

⁹⁵ Posebno pitanje u okviru ovog problema jest odgovornost brodara naručitelju. Prema PZ-u brodar odgovara naručitelju iz brodarskog ugovora (uzimateelju broda) za obveze iz naloga zapovjedniku ako je riječ o njegovim općim dužnostima u pogledu čuvanja i prijevoza tereta, a ne odgovara naručitelju za obveze što ih je zapovjednik broda preuzeo u izvršavanju posebnih naloga naručitelja (El. 450. st. 2. PZ).

⁹⁶ »l. 452. st. 2. PZ.

⁹⁷ »l. 663. PZ.

brodar, tj. brodovlasnik. Brodar će se smatrati prijevoznikom kad teretnicu potpisuje zapovjednik kao njegov zakonski zastupnik. On će se smatrati prijevoznikom i kad je čarter partijom naručitelj ovlašten izdati teretnicu u svoje ime, ako takvu teretnicu potpiše zapovjednik kao zakonski zastupnik brodovlasnika. Izraz “za zapovjednika” na teretnici u pravilu se tumači (podrazumijeva) da je vlasnik broda stranka iz ugovora o prijevozu, tj. prijevoznik. Stoga uvođenje pojma kompanija u kontekstu njezina ovlaštenja da imenuje i razrješava zapovjednika broda i propisivanje da zapovjednik zastupa kompaniju, smatramo, nije optimalno rješenje. Opširnije o pojmu i ovlastima osobe “kompanija” *infra*, t. 5. *Kompanija*.

Novi PZ donosi važnu dopunu i u dijelu IV., glavi drugoj, kojim se uređuje upis i brisanje brodova i jahti. U El. 200. st. 2. propisano je “*ako brodar nije vlasnik broda, u list B uloška glavne knjige mora se upisati i tvrtka, odnosno naziv i sjedište brodarka pravne osobe ili ime i prebivalište brodarka fizičke osobe*”. Tom nadopunom obuhvaća se obveznost upisa podataka o brodaru, a to može biti vrlo važno u slučajevima utvrđivanja odgovorne osobe, i to ne samo iz izvan ugovornih nego i iz ugovornih odnosa. U bivšem PZ-u iz 1994. (El. 214.) bilo je propisano da se u list B upisuju tvrtka odnosno naziv i sjedište brodarka, ako je brod u potpunom ili djelomičnom vlasništvu fizičke osobe, a u ostalim slučajevima ti se podaci o brodaru mogu upisati. Zbog toga i tu izmjenu ocjenjujemo pozitivnom i dobrodošlom.

6.2. Prijevoznik

Definicija brodarka nerijetko je u praksi stvarala velike poteškoće i dovodila do neispravnih zaključaka u situacijama kad se radilo o prijevoznim poslovima i u pitanju koga smatrati glavnim subjektom odgovornosti u pravnim poslovima prijevoza stvari i putnika morem. Osim toga, sve međunarodne konvencije kojih je predmet uređivanja ugovorna odgovornost iz pravnih poslova prijevoza stvari i putnika morem nigdje kao subjekt odgovornosti ne spominju brodarka. U trenutku kad se osuvremenjivalo hrvatsko zakonodavstvo, bio je trenutak i da se novi PZ prilagodi međunarodnim instrumentima i praksi u pogledu tog pitanja. U novom PZ-u u El. 5. st. 1. t. 40. definira se prijevoznik: “*Prijevoznik jest vlasnik broda, brodarka ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza*”. Potrebno je detaljnije razmotriti tko može biti osoba prijevoznika. Prijevoznik može biti vlasnik broda, dakle on je osoba koja prvenstveno raspolaže brodom, on je u ugovorima o iskorištavanju broda uvijek “davatelj broda”. Brodovlasnik naravno može biti plovidbeni i prijevozni poduzetnik kad je s naručiteljem prijevoza sklopio ugovor o prijevozu. Prijevoznik može biti i brodarka, i to u opisanom kontekstu, kao zakupoprimalatelj jer je u tom svojstvu on stranka u ugovorima o prijevozu robe. On je organizator i nositelj pomorskog pothvata, dakle plovidbeni poduzetnik, a nositelj je i odgovornosti za izvršenje konkretnog ugovornog plovidbenog posla. Postoji još jedan slučaj prijevoznika (brodarka). U tom svojstvu može se naći hipotekarni vjerovnik kad iskorištava brod u prijevozne svrhe, radi namirenja svoje tražbine. Također, na strani broda u prijevoznom ugovoru u svojstvu prijevoznika može biti i čarterer (u starijoj doktrini naziva se uzimatelj broda u naval - navalist) ili prema našem Zakoniku naručitelj prijevoza iz brodarkog ugovora, i to kad sklopi ugovor s trećom osobom, jer u odnosu na njega postaje prijevozni poduzetnik. Uvođenje pojma “prijevoznik” u novi PZ može se pozitivno ocijeniti, i sigurno je pojam “prijevoznik” u našem Zakoniku potreban. Uvođenje odredbe kojom se pojašnjava (definira) identitet prijevoznika svakako će umanjiti problem koji imaju krcatelji ili primatelji pri utvrđivanju tko je zapravo prijevoznik. Kroz tekst glave II., dijela sedmog (*Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*) izraz brodarka zamijenjen je izrazom “prijevoznik”. Razlozi za takvu izmjenu leže u već spomenutoj činjenici, a to je da se izraz “prijevoznik” rabi u svim međunarodnim instrumentima koji

reguliraju materiju ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova, točnije ugovora o prijevozu stvari i putnika morem.⁹⁸ Osim toga, izraz “prijevoznik” rabi se i u konvencijama koje uređuju odnose u drugim granama prometnog prava⁹⁹, pa je ta izmjena potrebna i korisna i radi ujednačivanja opće-prometnog zakonodavstva. U odredbama PZ-a koje govore o prijevozu stvari i putnika bilo je nužno Zakonik izmijeniti tako da se umjesto pojma brodar upotrebljava pojam prijevoznik kao pojam koji označava ugovornu stranku na strani broda u ugovorima o prijevozu morem. Prijevoznik je osoba koja se obvezala prevesti stvari ili putnike brodom, i to na temelju ugovora, znači kao ugovorna stranka s kojom je korisnik prijevoza ili putnik sklopio ugovor. U tom smislu pojam brodar u dijelu PZ-a koji govori o ugovorima o iskorištavanju brodova zamijenjen je pojmom prijevoznik. Novi PZ u odredbama kojima se uređuje prijevoz stvari ne pravi distinkciju između ugovornog prijevoznika i “izvršnog prijevoznika”, odnosno prijevoznika i “stvarnog prijevoznika”, niti sadržava odredbu o njihovoj solidarnoj odgovornosti. To se može smatrati nedostatkom jer opet u praksi može doći do nejasnoća i različitih interpretacija o tome tko je odgovorna osoba iz konkretnog prijevoznog posla, odnosno tko sve odgovara ili tko sve ulazi u krug odgovornih osoba. Stvarni prijevoznik je osoba koja faktično prevozi. Stvarni prijevoznik može ujedno biti i ugovorni prijevoznik, ako nije ugovorni, odgovara za svoj dio puta solidarno s ugovornim. Kod broderskog ugovora na vrijeme cijelim brodom naručitelj (charterer) u okviru svojih komercijalnih naloga sklapa pod-prijevozne ugovore. U tom svojstvu on je ugovorni prijevoznik, a brodovlasnik ili brodar broda kojeg se brodski prostor koristi za prijevoz stvari stvarni je prijevoznik. To znači da se osuvremenjivanje PZ-a i njegova prilagodba suvremenim uvjetima prijevoznog poslovanja u ovom pitanju mogla

⁹⁸ Primjerice *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici* zaključena u Bruxellesu dana 25. kolovoza 1924., stupila na snagu 2. lipnja 1931. Poznatija kao Haaska pravila - *Hague Rules*, a naziva se još i Bruxelleska konvencija o teretnici (u nastavku ovog rada: Haaska pravila); *Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem* zaključena u Hamburgu 31. ožujka 1978., stupila na snagu 1. studenog 1992. godine. U Rezoluciji koju je prihvatila Konferencija UN o prijevozu robe morem preporučeno je da pravila koja su u toj konvenciji sadržana budu poznata kao Hamburška pravila (u nastavku ovog rada: Hamburška pravila); *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem* donesena 13. prosinca 1974. u Ateni, stupila na snagu 28. travnja 1989. (u nastavku ovog rada: Atenska konvencija); *Nacrt instrumenta o prijevozu stvari čitavim prijevoznim putem ili njegovim dijelom morem*. Taj najnoviji unifikacijski instrument iz područja prijevoza stvari morem nalazi se u postupku izrade. Stručnjaci Međunarodnog pomorskog odbora - *Comite Maritime International* (u nastavku CMI) osnovali su Međunarodni pododbor za ujednačivanje prava pomorskog prijevoza stvari - *International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea* (u nastavku ISC) koji je izradio odredbe nacrtu novog instrumenta, CMI ga je predstavio dana 11. studenog 2001. I predao na daljnje postupanje Komisiji Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo - *United Nation Commission on International Trade Law* (UNCITRAL).

⁹⁹ Prijevoz stvari željeznicom na međunarodnoj razini uređen je *The Convention Concerning International Carriage by Rail* (COTIF), 9. svibnja 1980., *Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail* (CIM), kojih je dodatak Dodatak B COTIF u - Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B Konvenciji COTIF (CIM '80), ta pravila navode se (službeno citiraju) kao CIM-COTIF (u nastavku: CIM-COTIF). Nova verzija CIM-COTIF donesena je 1999., ali još nije stupila na snagu. Prijevoz stvari cestom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom - *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*, 19. svibnja 1956., stupila na snagu 1961. (u nastavku CMR). Prijevoz stvari zrakom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o ujednačivanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, donesenom u Montrealu 28. svibnja 1999., stupila na snagu 4. studenog 2003. (u nastavku: Montrealska konvencija). Ugovori o prijevozu robe unutarnjim plovnicama Europe uređeni su Budimpeštanskom konvencijom o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnicama - *Budapest Convention on the contract for the carriage of goods by inland waterways* - CMNI, usvojena je na Diplomatskoj konferenciji u Budimpešti 3. Listopada 2000., stupila na snagu 1. travnja 2005.

riješiti uvođenjem pojma “stvarni prijevoznik”.¹⁰⁰ Usvajanjem takvog rješenja u El. 452., također, više ne bi trebao pojam “brodar”, nego bi jednostavno uz naručitelja, koji je ugovorni prijevoznik, odgovarao stvarni prijevoznik (sada brodar). Novi PZ, kao i bivši PZ iz 1994. u dijelu u kojem je uređen prijevoz putnika i prtljage, za primjenu odredaba te glave Zakonika, uz (ugovornog) prijevoznika poznaje i stvarnog prijevoznika¹⁰¹, a on je posebno i definiran u članku koji donosi definicije pojmova koji se koriste u toj glavi Zakonika (El. 598. st. 1. t. 2.). Stvarni prijevoznik je definiran kao “osoba različita od prijevoznika bilo da je vlasnik broda, naručitelj, bilo osoba koja iskorištava brod koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili samo dio prijevoza.” U pogledu pitanja odgovornih osoba na strani broda, odredbe PZ-a usklađene su s Atenskom konvencijom koja uređuje odnose iz ugovora o prijevozu putnika na međunarodnoj razini. Novi PZ (El. 649.), a to je rješenje postojalo i u PZ-u iz 1994., u dijelu u kojem je uređen “prijevoz u kojem sudjeluje više prijevoznika” propisuje solidarnu odgovornost više prijevoznika (prijevoznika koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu, prijevoznika koji je izdao izravnu prijevoznu ispravu, prijevoznika koji je predao teret primatelju i prijevoznika za prijevoza kojeg se desio događaj iz kojeg potječe zahtjev za naknadu štete). U ovom slučaju riječ je o tzv. izravnom prijevozu stvari morem, odnosno situaciji u kojoj prijevoznik obavlja prijevoz djelomično svojim brodom, a djelomično brodovima drugih prijevoznika. Znači, iz grupe osoba na strani broda u interesu ovlaštenika tereta proglašava se solidarno odgovornim više osoba, prepuštajući njima da između sebe refundiraju štetu koju jedan od njih plati oštećeniku. Prijevoznik koji je podmirio tražbinu ima pravo regresa prema prijevozniku za prijevoza kojeg se desio događaj iz kojeg je proistekla tražbina. Odredbe o izravnom prijevozu putnika morem, također, nisu mijenjane novim PZ-om, a njima se propisuje solidarna odgovornost prijevoznika koji je ugovorio izravni prijevoz putnika i prijevoznik na dijelu puta kojeg je šteta nastala. Takvo pravno uređenje odgovara uvjetima suvremenog pomorskog poslovanja.¹⁰² PZ na jednak način kao i PZ iz 1994. uređuje mješoviti prijevoz. Pomorski prijevoznik koji se ugovorom obvezao da će pribaviti usluge ostalih pomorskih i drugih prijevoznika putniku ili naručitelju prijevoza odgovara za izbor tih prijevoznika. Međutim, kad je riječ o mješovitom prijevozu, odredbe PZ-a primjenjuju se samo na dio prijevoza izvršen pomorskim brodom.

6.3. Poslovođa broda

Osoba koju je stvorilo suvremeno pomorsko poslovanje u praksi je *ship manager*.¹⁰³ PZ ne sadržava odredbe o ugovoru o menadžmentu (*ship management contract*). To bi po svojoj prirodi bio ugovor o zastupanju. Menadžer broda bio bi osoba na strani broda različita od brodarka i brodovlasnika. Naime, ta osoba (to može npr. biti i pomorski agent) obavlja brodarko poslovanje u svoje ime, ali u korist (račun) stvarnog brodarka. Takva je osoba u toj

¹⁰⁰ Stvarnog prijevoznika predviđaju Hamburška pravila, a Nacrt instrumenta o prijevozu stvari čitavim prijevoznim putem ili njegovim dijelom morem, na strani broda poznaje uz prijevoznika i osobu koja se naziva “izvršitelj”. Izvršitelj fizički izvršava neku od prijevoznikovih odgovornosti prema ugovoru o prijevozu, a podvrgnut je obvezama i odgovornostima koje su Instrumentom nametnute samom prijevozniku, također, dana su mu i prava i imuniteti predviđeni za prijevoznika. Općinije: V. Skorupan, Pravna osobnost, odgovornost i uloga izvršitelja prema Nacrtu instrumenta o prijevozu stvari čitavim prijevoznim putem ili njegovim dijelom morem, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law* 45 (2006) 160.

¹⁰¹ PZ iz 1994. koristi se pojmom “stvarni brodar”.

¹⁰² U uvjetima suvremenog pomorskog poslovanja samo neki prijevoznici imaju fizičke kapacitete za izvršavanje svih obveza prema standardnom ugovoru o prijevozu. Štoviše, poneki ugovorni prijevoznici ne obavljaju osobno niti jednu od svojih obveza prema ugovoru o prijevozu. U literaturi na engleskom jeziku rabi se izraz *Non-vessel-operating carriers* ili NVOOC za prijevoznike koji ugovaraju prijevoz, ali podugovaraju sve aspekte konkretnog prijevoznog posla, odnosno sami osobno ne izvršavaju niti jednu obvezu iz prijevoznog posla.

¹⁰³ U nas se prevodi kao menadžer broda, upravitelj broda ili poslovođa broda.

djelatnosti brodarev *alter ego*. Takav odnos nastaje kada brodar (brodovlasnik) prepusti nekom poduzetniku brigu o brodu, o popunjavanju broda posadom, o opskrbi hranom, vodom, gorivom, zalihama i sl. Poslovođa broda jedan je od novih pojmova koje uvodi PZ. Definiran je u El. 5. st. 1. t. 33.: “*Poslovođa broda jest fizička ili pravna osoba koja upravlja poslovanjem i/ili tehničkim odražavanjem broda i/ili popunjavanjem broda posadom.*” Nastojat ću detaljno razložiti definiciju s ciljem da proniknemo u odgovor na pitanje tko konkretno osoba poslovođe može biti. To je prema definiciji osoba koja upravlja poslovanjem broda. Ivo Grabovac objašnjava da osoba kojoj je namijenjeno upravljanje brodovima u brodarevu korist (*management*) djeluje prema trećima kao brodar. Prema istom autoru, poduzetnik iz menadžmenta formalno postaje brodar jer brodar zapravo brodovlasnik može dati osobi koja vodi menadžment na upravljanje brod (s posadom ili bez nje) na određeno vrijeme ili za jedno ili više putovanja. Dobit i troškovi u plovidbenom pothvatu među strankama dijele se prema određenom omjeru. Posebice je značajno njegovo djelovanje u sklopu trgovačkog iskorištavanja broda (sklapanje po morsko plovidbenih poslova).¹⁰⁴ Faktično ovdje nastaje situacija pojavljivanja na strani broda osobe koja iako nije upisana kao vlasnik broda, a isto tako ne mora imati ni pravne ni stvarne preduvjete za brodara, putem upisanog vlasnika kojeg kontrolira iskorištava brod. Svojstvo poslovođe vidi se iz građanskopravnog ugovora koji poslovođa sklapa s vlasnikom broda, bilo da je riječ o ugovoru o vođenju poslova (ugovor o menadžmentu), bilo o ugovoru o pružanju usluge tehničkog održavanja broda ili o ugovoru o popunjavanju broda posadom. Takvi ugovori najčešće su nedostupni i zato će svojstvo poslovođe u praksi, u pravilu, biti teško dokazati.¹⁰⁵ Faktično, poslovođa broda uz opisane funkcije upravljanja poslovanjem i tehničkim održavanjem broda, a to su stvarne funkcije brodara, može voditi brigu o upravljanju sigurnošću, točnije preuzeti i odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i preuzimanjem takve odgovornosti preuzeti ovlasti i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik). To znači da osoba poslovođe može biti kao “kompanija” (koja također može biti fizička ili pravna osoba) naveden u ispravi o sigurnosti broda. U slučaju preuzimanja odgovornosti za upravljanje sigurnošću od strane poslovođe broda radit će se o “preklapanju”, točnije ista osoba bit će poslovođa broda i kompanija. Zbog toga je naš zakonodavac iz definicije “poslovođe broda” u nabrojanju njegovih ovlasti izostavio “odgovornost za upravljanje sigurnošću”. Na taj je način u samom Zakoniku izbjegnuto konflikt pojmova “poslovođa” i “kompanija”, međutim gotovo je sigurno da će u praksi do takvog preklapanja dolaziti te će se vjerojatno poslovođa kao kompanija upisivati u isprave o sigurnosti broda. Faktično, “kompanija” je vlasnik broda ili bilo koja druga fizička ili pravna osoba kao što je upravo poslovođa ili zakupoprimalatelj ili hipotekarni vjerovnik ili brodar, koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom, a sukladno s tim ovlasti i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik). Opširnije o pojmu kompanija *infra, t. 5. Kompanija*. Poslovođa broda je prema PZ-u dobio još jednu iznimno važnu ovlast, a to je popunjavanje broda posadom. Znači, poslovođa dobiva ovlast koju ima tzv. *crew manager*. U tom kontekstu važno je istaknuti da novi PZ donosi i definiciju “poslodavca,” *opširnije infra, t. 6. Poslodavac*. U PZ-u iz 1994. poslovođa broda spominjao se u okviru odredbe koja govori o globalnom ograničenju odgovornosti, točnije krugu osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost za obveze nastale u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda (El. 406. st. 1.). Bilo je propisano da brodar za potrebe tog dijela Zakonika uključuje vlasnika broda, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru i poslovođu pomorskog broda. Takvo rješenje sukladno je međunarodnim konvencijama koje uređuju globalno ograničenje odgovornosti (Međunarodna konvencija o

¹⁰⁴ I. Grabovac, Treba li pojam “brodar” u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?, o. c.

¹⁰⁵ S. Šimac, o. c.

ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. i Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.). Međutim, u novom PZ-u u okviru iste odredbe, znači odredbe koja govori o osobama ovlaštenim ograničiti odgovornost za pomorske tražbine (El. 386. st. 1.), ispušteno je da brodar za potrebe tog dijela Zakonika uključuje i poslovođu pomorskog broda. Riječ je o nehotičnom propustu u redakciji novog PZ-a, a tu pogrešku bilo bi potrebno ukloniti ispravkom PZ-a.

6.4. Kompanija

Novi PZ uvodi pojam “kompanija”.¹⁰⁶ Potrebno je detaljno razlučiti definiciju tog pojma te analizirati sve odredbe novog PZ-a u kojima se pojavljuje pojam “kompanija”, i to s ciljem da se pronikne što je njezina *differentia specifica*. Ako se ona ne može pronaći, točnije ako je element “upravljanja sigurnošću” nazočan i kao obilježje pojmova drugih osoba koje se spominju u PZ-u, opravdano se može postaviti pitanje je li taj pojam nužan u PZ-u. Također, budući da se u samoj definiciji izravno spominje *Međunarodni pravilnik o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik)*, potrebno je analizirati i pojmove koji se u njemu pojavljuju te spoznati koja je uopće svrha tog instrumenta. Uz to, nužno je i analizirati kako će se u praksi utvrditi koja osoba u odnosu na konkretni brod ima svojstvo kompanije. U PZ-u (El. 5. st. 1. t. 34.) “kompanija” je definirana kao: “fizička ili pravna osoba koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik)”. Kao *differentia specifica* definicije kompanija izdvaja se obilježje da je riječ o osobi odgovornoj za upravljanje sigurnošću prema ISM pravilniku. To je dakle bitno obilježje pojma “kompanija”, i to je glavni i jedini element koji ga samo načelno razlikuje od pojma brodar i poslovođa. Dakle, prilikom usporedbe pojma poslovođa i kompanija, koji se na prvi pogled čine podudarnima, treba kao kriterij razlikovanja uzeti činjenicu da se “kompanija” isključivo bavi upravljanjem sigurnošću prema ISM pravilniku. U usporedbi s tim poslovođa broda se prema intenciji zakonodavca primarno bavi popunjavanjem broda posadom, upravljanjem poslovanjem i tehničkim održavanjem broda. Prema slovu Zakonika, brodar je posjednik broda i nositelj plovidbenog pothvata. Znači, usporedbom zakonskih definicija spomenutih pojmova izravnog preklapanja funkcija nema. Međutim, faktično je suprotno, i do takvog preklapanja odnosno sjedinjavanja svih funkcija u istoj osobi nesporno dolazi. Osoba brodar i osoba kompanija najčešće su sjedinjeni u istoj osobi, međutim, po slovu zakona, a i teorijski, to nije nužno. Također, osoba poslovođe može se upisati u isprave o sigurnosti. Kompanija može biti fizička osoba ili pravna osoba, a to faktično može biti brodovlasnik, brodar, poslovođa broda. Prema shvaćanju zakonodavca, a to je ujedno i temeljni *ratio legis* za uvođenje pojma odnosno osobe “kompanija” u novi PZ, pojam je nužan jer određene formalne evidencije nameću postojanje razlike između pojma brodar i pojma kompanija, pa je zbog toga cilj zakonodavca bio omogućiti uvođenjem pojma kompanija i formalan način za to razlikovanje. Npr. u upisnik brodova upisuje se brodar kao zakupoprimalatelj, a ne kompanija (znači, upravitelj sigurnošću), naknadu za spašavanje duguje brodar, a ne kompanija, osiguranik P&I klubova je brodar, a ne kompanija. S druge strane, prema shvaćanju zakonodavca, dio III. Zakonika (to su odredbe koje govore o sigurnosti plovidbe) “zahtijeva” postojanje pojma “kompanija”. Analizirat ćemo odredbe PZ-a u kojima se pojavljuje pojam kompanija. »l. 48. st. 2. sadržava odredbu: “kompanija je dužna uspostaviti i održavati dokumentirani sustav upravljanja sigurnošću sukladno zahtjevima Tehničkih pravila.” U El. 76., koji govori o utvrđivanju sposobnosti broda za plovidbu, propisano je da je “brod sposoban za plovidbu u određenim kategorijama plovidbe i za određenu namjenu ako

¹⁰⁶ Umjesto pojma “kompanija” za koji se zakonodavac odlučio, mogli bi se rabiti i pojmovi “brodarsko društvo”, “poslovođa sigurnosti broda”, “upravitelj sigurnošću broda” i sl.

udovoljava odredbama Zakonika, propisa donesenih na temelju Zakonika i Tehničkim pravilima u svezi sa: ... sustavom upravljanja sigurnošću kompanije i broda.” »l. 78. donosi odredbu o tome što obuhvaća tehnički nadzor, st. 1. t. 6. El. 78.: “... ocjenjivanje sustava upravljanja sigurnošću brodarka i broda” (pojam kompanija se ne spominje), st. 2. El. 78. “... tehnički nadzor, na temelju zahtjeva kompanije ili graditelja za brod u gradnji obavlja priznata organizacija odnosno ovlaštena organizacija za sigurnosnu zaštitu brodova.” U neke odredbe novog PZ-a koje govore o zapovjedniku broda uveden je pojam “kompanija”, točnije pojam “brodar” zamijenjen je pojmom kompanija. Upravo najvažnije ovlaštenje u odnosu na zapovjednika broda, a to je imenovanje i razrješavanje dužnosti zapovjednika, prema novom PZ-u pripada kompaniji (El. 146. st. 3.), slijedom toga propisano je također da zapovjednik broda zastupa kompaniju (El. 147.). Međutim, istodobno u nekim važnim odredbama koje govore o zapovjedniku broda zadržan je pojam “brodar”, tako El. 156. st. 1. PZ propisuje: “Zapovjednik broda, kao zastupnik brodarka, ovlašten je u njegovo ime i za njegov račun izvan sjedišta brodarka sklapati ugovore o spašavanju i pravne poslove potrebne za izvršenje putovanja i u mjestu izvan sjedišta brodarka u kojem nema ovlaštenog predstavnika brodarka sklapati ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima, osim brodarkog ugovora”. Uz to, El. 156. st. 2. propisuje: “Zapovjednik broda ovlašten je kao zastupnik brodarka pokretati pred stranim sudskim i upravnim tijelima postupak radi zaštite brodarkovih prava i interesa...” te El. 156. st. 2.: “Ako brodar ograniči ovlaštenja zapovjednika...”. »l. 155. st. 3. propisuje: “Ako se brod, u slučaju nastupanja ratnog stanja između drugih država u kojima je RH neutralna, nađe u luci jedne od zaraćenih država... zapovjednik je dužan zatražiti upute od brodarka”. U opisanim odredbama koje govore o zapovjedniku broda uočava se nedosljednost zakonodavca u uporabi termina “kompanija” i “brodar”. Na nekim se mjestima govori o zapovjedniku broda kao zastupniku brodarka, a na nekima o zapovjednikovoj ovlasti da zastupa kompaniju. Možemo se upitati postoji li u odredbama PZ-a koje govore o zapovjedniku, kao i u ostalim opisanim odredbama u kojima se spominje pojam kompanija, jasna i uočljiva razlika prema pojmu brodar, točnije je li trebalo mijenjati Zakonik u tom pogledu ili se moglo u odredbama Zakonika koje govore o zapovjedniku broda i sigurnosti plovidbe zadržati pojam brodar. Međunarodni pravilnik o upravljanju sigurnošću - *International Safety Management Code* (u nastavku ISM pravilnik)¹⁰⁷ predstavlja međunarodno usvojene standarde za sigurno upravljanje i rukovanje brodovima te prevenciju od onečišćenja izlivanjem ulja s brodova. Svrha je ISM pravilnika primjenom strogih pravila osigurati na svim brodovima mjere sigurnosti za vrijeme plovidbe, prevenciju od ozljeđivanja članova posade i spriječiti svako onečišćenje ili oštećenje prirodnog okoliša, posebno morskog, kao i oštećenje imovine na moru. U ISM pravilniku (El. 1.1.2.) “kompanija označava brodovlasnika ili bilo koju drugu organizaciju ili osobu, kao što su upravitelj ili zakupoprimalatelj, koja je preuzela odgovornost za vođenje broda od brodovlasnika i koja je, preuzimajući tu odgovornost pristala prihvatiti sve obveze i odgovornosti nametnute Pravilnikom”. Iznimno je važan članak 3. ISM pravilnika koji govori o odgovornosti i ovlasti “kompanije”. Propisano je: “Ako tijelo odgovorno za vođenje broda nije ujedno i brodovlasnik, brodovlasnik mora dostaviti puno ime i podatke tog tijela Upravi.” Nadalje, “...kompanija treba odrediti i potkrijepiti dokazima odgovornost, ovlasti i međusoban odnos svih osoba koje upravljaju, obavljaju i povjeravaju rad koji utječe na sigurnost i sprječavanje

¹⁰⁷ ISM pravilnik prihvaćen je rezolucijom IMO A.741(18) 4. studenog 1993., a pravila sadržana u tom instrumentu uključena su 1994. godine u SOLAS konvenciju pod naslovom *Management of the Safe Operating of Ships* (glava IX., Rezolucija A.988/1). Ona su obvezujuća za sve članice te konvencije, ali su neizravno mjerodavna i za sve druge brodove (radi osiguranja slobode plovidbe), pa se može reći da su ta pravila obvezna za sve brodove na svijetu neovisno o državnoj pripadnosti broda. Opširnije: D. Pavić, Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodarka, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, 40 (2001) 155, str. 57-70.

onečišćenja.”¹⁰⁸ Na pitanje kako se u praksi utvrđuje koja osoba u odnosu na konkretni brod ima svojstvo kompanije, jednostavno je odgovoriti. Uvidom u sadržaj tzv. *Safety Management Certificate* utvrđuje se o kojoj je osobi riječ. Potrebno je istaknuti da na temelju ISM pravilnika administracija zastave broda ili organizacija koju ona ovlasti (u nas je to Hrvatski registar brodova) “kompaniji” izdaje tzv. *Document of Compliance*, a brodu *Safety Management Certificate*. Prvom se ispravom potvrđuje da kompanija i njezina uprava imaju uređen sustav sigurnosti sukladan standardima iz Pravilnika, a drugim se potvrđuje da se taj sustav na brodu kojim upravlja kompanija primjenjuje. ISM pravilnik pisan je vrlo općenito tako da se može široko primijeniti. Različiti oblici upravljanja, na kopnu ili moru, uvjetuju pojavljivanje različitih osoba u ulozi “kompanije”. Bit problema je u tome da je kompanija brodovlasnik, a ako nije brodovlasnik, onda to može biti bilo koja druga osoba kao što je brodar (zakupoprmatelj, hipotekarni vjerovnik) ili poslovođa. Bitno je da je riječ o osobi koja je preuzela odgovornost za vođenje broda od brodovlasnika i koja je preuzimajući tu odgovornost pristala prihvatiti sve obveze i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik). Znači, osobu kompanije faktično imamo ili u osobi brodovlasnika ili brodara ili poslovođe. ISM pravilnik tehnički je instrument koji ispunjava iznimno važnu svrhu, a to je stvaranje međunarodnog standarda za sigurno upravljanje i vođenje brodova te sprječavanje onečišćenja. Međutim, smatramo da nije bilo nužno opteretiti PZ pojmom iz takvog tehničkog instrumenta koji se spominje samo u dijelu vrlo specifičnih odredbi koje govore o sigurnosti plovidbe te također nije bilo potrebno u nekim (gore opisanim) odredbama koje govore o zapovjedniku broda pojam brodar zamijeniti pojmom kompanija.

6.5. Poslodavac

Novi PZ u svoje odredbe prvi put unosi pojam poslodavac. Njegova se definicija do tada crpila isključivo iz radnog prava, tj. pozitivnog propisa koji uređuje tu materiju (Zakona o radu).¹⁰⁹ U novom PZ-u poslodavac je definiran kao *osoba koja je s pomorcem zaključila/sklopila ugovor o radu u svoje ime* (El. 5. st. 1. t. 35.). Povezano s time, iznimno važna novina sadržana u novom PZ-u je propisivanje solidarne odgovornosti brodara, poslovođe, kompanije i poslodavca za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade ili zbog narušenja zdravlja koju član posade pretrpi na radu ili u svezi s radom na brodu (El. 145. st. 4.).¹¹⁰ Budući da je nerijetko teško utvrditi koja se osoba u odnosu na

¹⁰⁸ Posebnost je ISM pravilnika da je brodovlasnik radi sigurnog upravljanja svakim brodom i omogućivanja veze između brodovlasnika i broda dužan odrediti tzv. imenovanu osobu (*designated person*) - jednog ili više svojih zaposlenika na kopnu koji imaju izravan pristup visokoj razini upravljanja. Imenovana osoba odgovorna je za praćenje sigurnosti i zaštitu okoliša u odnosu na svaki pojedini brod te u slučaju potrebe i za potporu s kopna (El. 4. ISM pravilnika). I. Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split, 2005., str. 70, uočava važno pitanje: “Je li *designated person(s)*, ‘imenovana osoba’ kako je definira ISM kodeks (a zapovjednik broda ima glavnu ovlast i odgovornost prema tom Kodeksu), *alter ego* brodarske (brodovlasničke) tvrtke, a to znači - je li kvalificirana krivnja te osobe ujedno i ‘osobna’ kvalificirana krivnja brodarske (brodovlasničke) tvrtke.... Stilizacija ISM kodeksa ukazuje na to da je riječ o osobi koja ne pripada višem upravljačkom sustavu tvrtke. Ona ima tek ‘izravan pristup najvišoj razini upravljanja’ (El. 4.). To bi značilo da se *designated person* u smislu ISM kodeksa ne može tretirati kao *alter ego* tvrtke.”

¹⁰⁹ Prema El. 8 st. 2. Zakona o radu (pročišćeni tekst), NN 137/2004, poslodavac je fizička ili pravna osoba za koju radnik u radnom odnosu obavlja određene poslove.

¹¹⁰ U literaturi se nerijetko u istom kontekstu rabe pojmovi “Elan posade broda” i “pomorac”. Smatra se da je pojam “pomorac” širi od pojma “Elan posade broda” zbog toga što je svaki Elan posade broda u pravilu ujedno i pomorac, dok pomorac ne mora biti ujedno i Elan posade broda. Naime, pomorac je Elan posade broda samo onda dok plovi, nakon što se ukrcao na brod i nakon što je upisan u popis posade, dok pomorac može biti i nezaposlena osoba s pomoračkim zvanjem. Tako objašnjava M. – UEur, Kolektivni ugovor za pomorce, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 16 (1995), br. 1, str. 53- 79.

konkretni brod pojavljuje u svojstvu broдача, odnosno poslovođe, iznimno je važno propisivanje solidarne odgovornosti poslodavca s ostalim nabrojenim osobama, za spomenute štete.¹¹¹ Međutim, i u pogledu utvrđivanja osobe poslodavca u praksi mogu nastati određene poteškoće i nedoumice tko se u odnosu na oštećenog pomorca pojavljuje u svojstvu poslodavca. Uvid i, što je znatno važnije, pravilno tumačenje ugovora o radu i kolektivnog ugovora mogu razjasniti taj problem. Za distinkciju pojmova “poslodavac” i “poslovođa broda” bitno je da je poslodavac osoba koja je s pomorcem sklopila ugovor o radu u svoje ime, a poslovođa je osoba koja nastupa kao poslodavčev zastupnik, tj. nalogoprimac. Poslovođa se u ugovorima o radu sklopljenim s pomorcima najčešće pojavljuje kao poslodavac, točnije u tipskim formularima ugovora o radu u rubrici “poslodavac.” Ta činjenica u praksi stvara brojne zablude. Naime, poslovođa uvijek nastupa kao poslodavčev zastupnik, odnosno u svojstvu agenta (“*as agent only*”) i svog nalogodavatelja (poslodavca) zastupa na temelju pisane punomoći ili ugovora o zastupanju. Poslovođa u izvršavanju ovlaštenja koje mu PZ daje (“*poslovođa broda jest fizička ili pravna osoba koja ... popunjava brod posadom*”) uvijek nastupa kao agent poslodavca, a to znači da ne odgovara za obveze koje proizlaze iz ugovora o radu.¹¹² Kad se govori o tome da poslovođa broda ne odgovara za obveze koje proizlaze iz ugovora o radu, misli se npr. na obveze kao što su neisplata plaće ili odgovornost za štetu zbog nezakonite deportacije iz strane zemlje i slično. Za razliku od toga, kao što je istaknuto, prema novom PZ-u (El. 145. st. 4.) poslovođa odgovara solidarno s brođarom, kompanijom i poslodavcem u slučajevima štete nastale zbog tjelesne ozljede ili smrti Elana posade ili zbog narušenja zdravlja. Tijekom izrade novog PZ-a bilo je prijedloga i rasprava o proširivanju kruga odgovornih osoba na strani broda za slučajeve izvan-ugovorne odgovornosti brođara radniku (pomorcu). Iako prijedlog u tom sadržaju nije usvojen, korisno je na ovom mjestu ukratko razmotriti o kojim se prijedlozima izmjene El. 161. PZ-a iz 1994. raspravljalo.¹¹³ Predlagalo se uvođenje novog stavka (st. 4.) prema kojem bi “*uz brođara solidarno s njim odgovarali upisani vlasnik broda, stvarni korisnik vlasništva na brodu, voditelj broda, poslodavac i agent za zapošljavanje pomoraca*”. Zanimljiv je pojam “stvarnog korisnika vlasništva na brodu”. Predlagalo se tu osobu definirati kao “*osobu koja, iako nije upisana kao vlasnik putem upisanog vlasnika kojeg kontrolira, iskorištava brod*”. Analiza predlagane odredbe dovodi do zaključka da je za solidarnu odgovornost tzv. “stvarnog korisnika vlasništva na brodu” s trgovačkim društvom (brodovlasnikom) i drugim osobama taksativno navedenim u predlaganom tekstu odredbe potrebno, točnije dovoljno, ispunjenje dviju pretpostavki. Prva od njih je da je riječ o osobi koja kontrolira društvo (brodovlasnika), a druga je da iz tog čina nadzora nad poslovanjem, točnije takvim oblikom sudjelovanja u poslovanju izvlači korist iz poslovanja broda i na taj način iskorištava brod. U pomorsko pravnoj teoriji postavljeno je pitanje radi li se utvrđivanjem takve norme (osobe na strani broda) o proboju pravne osobnosti ili je pak samo riječ o propisivanju odgovornih osoba, kako je uobičajeno u međunarodnim konvencijama i zakonodavstvima koje ih slijede (npr. ugovorni i stvarni prijevoznik i sl.).¹¹⁴ U poslovanju trgovačkih društava događaju se slučajevi

¹¹¹ P. Kragić, Pasivna legitimacija za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede pomoraca - *de lege ferenda, o.c.*, objašnjava da ako je formalnopravno odgovorno društvo koje je upisano u inozemstvu i nema imovine koja se može ovršiti, ili je ta imovina teško dostupna, oštećeni pomorac ili njegovi nasljednici nastojat će da sud proglasi odgovornim trgovačko društvo u RH koje ima vezu s brodom ili kojeg se imovina može ovršiti u RH.

¹¹² Opširniji prikaz presude Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske broj P.-3350/00 od 9. srpnja 2002. u kojem se pojavljuje pitanje pasivne legitimacije u radnom sporu pomorca: V. Skorupan, Pasivna legitimacija u sporovima iz radnih odnosa pomoraca, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, god. 42 (2003) 157, str. 286-271.

¹¹³ Taj članak govori o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede člana posade broda.

¹¹⁴ Naime, s obzirom na opisano u svezi s konstitutivnim elementima pojma brodar (posjednik broda i nositelj plovidbenog pothvata) u uvjetima iskorištavanja broda kroz mrežu samostalnih društava s ograničenom odgovornošću od strane dominantnog društva koje ih nadzire i upravlja njima te donosi odluke o brodu i njegovu

zloporabe načela da članovi trgovačkih društva kapitala ne odgovaraju za obveze tog društva.¹¹⁵ Modaliteti takvih ponašanja uglavnom se očituju u zlopotrebi dobro poznatih načela obveznih odnosa.¹¹⁶ Radi sprječavanja i sankcioniranja moguće zloporabe zakonodavac je u El. 10. st. 3. i st. 4. ZTD propisao da se onaj tko zlopotrebljava okolnost da kao Elan trgovačkog društva ne odgovara za obveze društva ne može pozivati na to da po zakonu ne odgovara za te obveze.¹¹⁷ *Ratio legis* takve je odredbe članu društva koji zlorabi “pravo o neodgovornosti člana društva za obveze društva” oduzeti mogućnost pozivanja na takvo pravo. U takvim slučajevima riječ je o primjeni instituta proboja pravne osobnosti. Za primjenu tog instituta ponajprije je potrebno utvrditi zloporabu prava o neodgovornosti člana za obveze društva i time su ispunjeni uvjeti za proboj pravne osobnosti. Proboj pravne osobnosti dovodi do gubitka prava (neodgovornosti Elana za obveze društva), odnosno ukidanja odvojenosti između člana i društva. Posljedica proboja pravne osobnosti je odgovornost Elana za obveze društva, tj. omogućivanje vjerovnicima društva namirivanje tražbina iz imovine članova društva.¹¹⁸ Uspoređivanjem objašnjene norme ZTD-a o proboju pravne osobnosti i izmjene El. 161. PZ iz 1994., koja se predlagala, a odnosila se na “stvarnog korisnika vlasništva na brodu”, uočava se da se oni sadržajno bitno razlikuju. Ponajprije krug adresata predlagane odredbe novele PZ-a širi je od kruga adresata odredbe ZTD-a.¹¹⁹ Pored toga, pretpostavke za zasnivanje odgovornosti se razlikuju. Po ZTD-u uvjet za primjenu instituta proboja pravne osobnosti je namjera zloporabe prava i utvrđena činjenica da član zlorabi okolnosti da ne odgovara za obveze društva. Za razliku od toga, pretpostavke za odgovornost osobe o kojoj se govorilo u prijedlogu novele PZ-a jest da ta osoba: a) kontrolira upisanog vlasnika, i b) putem toga vlasnika izvlači korist iz poslovanja broda, dakle nije se predlagalo kao uvjet protupravno ponašanje. Za primjenu predlagane odredbe nije se tražilo ispunjenje pretpostavke da član zlopotrijebi okolnost da ne odgovara za obvezu društva. Prema tome, može se zaključiti da se u predlaganoj izmjeni odredbe El. 161. PZ iz 1994. ne bi radilo o proboju pravne osobnosti kako je ona uređena El. 10. st. 3. i st. 4. ZTD. Pojam “stvarni korisnik vlasništva na brodu” nije unesen kao “osoba na strani broda” u novi PZ. Svrha koju je predložena zakonska odredba (El. 161. st. 4. PZ) trebala ostvariti jest pružanje veće mogućnosti zaštite i ostvarivanja prava hrvatskim pomorcima. U praksi *in concreto* time bi se ostvarilo lakše ishodađenje nadležnosti hrvatskih sudova (suparničari), a i izvršenje presude ako neka od odgovornih osoba ima imovinu u Hrvatskoj (npr. stvarni vlasnik ili agent za zapošljavanje). Kada bi takva norma došla u primjenu, pred judikaturom bi bilo tumačenje

iskorištavanju, a provodi ih kroz podređena društva, postavilo se pitanje koliko je pravno jak argument da treba probiti pravnu osobnost i za štetu zbog tjelesne ozljede i smrti pomorca proglasiti odgovornim dominantno društvo, kao stvarnog broдача, bez obzira na to koje od njegovih podređenih društava zaključuje ugovor o radu s pomorcem, osigurava odgovornost broдача,

figurira kao formalnopravni vlasnik broda itd. Tako objašnjava P. Kragić, Pasivna legitimacija za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede pomoraca - *de lege ferenda*, o.c.

¹¹⁵ Opširnije o tome J. Barbić, o.c., str. 242.

¹¹⁶ Npr. zabrane zlopotrebe prava (El. 6. ZOO), savjesnosti i poštenja (El. 4. ZOO), zabrane prouzročenja štete (El. 8. ZOO), dužnosti ispunjenja obveze (El. 9. ZOO) i sl.

¹¹⁷ Smatra se da je ispunjena pretpostavka za odgovornost Elana društva naročito: 1. Ako se koristi društvom za to da bi postigao cilj koji mu je inače zabranjen, 2. ako se koristi društvom da bi ošteti vjerovnike, 3. ako protivno zakonu upravlja imovinom društva kao da je to njegova imovina, 4. ako u svoju korist ili u korist neke druge osobe umanju imovinu društva, iako je znao ili morao znati da ono neće moći podmiriti svoje obveze (El. 10. st. 4. ZTD).

¹¹⁸ O proboju pravne osobnosti općenito J. Barbić, o. c., str. 242; J. Kos, Proboj pravne osobnosti - odgovornost članova društva kapitala za obveze društva, *Pravo u gospodarstvu*, 38 (1999) br. 6, str. 203-235; posebno u pomorskom pravu opširnije: J. Marin, Proboj pravne osobnosti u pomorskom pravu, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, 40 (2001) 155, str. 83-115.

¹¹⁹ ZTD govori o odgovornosti Elana društva. Prijedlog izmjene PZ-a govorio je o odgovornosti osobe koja, iako nije upisani vlasnik, toga vlasnika kontrolira i izvlači korist iz poslovanja broda, što znači da ta osoba može, a i ne mora biti član društva.

koji pojavni oblici poslovanja predstavljaju kontrolu nad upisanim vlasnikom te koji pojavni oblici izvlačenja koristi iz poslovanja broda nastaju u praksi. Kratak osvrt na institut proboja pravne osobnosti trgovačkog društva trebao je pokazati koliko je pitanje propisivanja kruga odgovornih osoba na strani broda (u najširem smislu riječi) složen i važan problem. Pitanje identifikacije osoba na strani broda u pravnoj praksi, osim u slučajevima sumnje na zlouporabu članova društva, dolazi odnosno javlja se kao problem i u nizu drugih slučajeva, npr. pri postupku osiguranja određivanjem privremene mjere zaustavljanja broda pri utvrđivanju odgovorne osobe za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede člana posade broda te općenito u pitanjima tko je zapravo dužnik iz obveznog odnosa iz kojeg proizlaze tražbine. Međutim, bitno je istaknuti da sudska praksa ne dopušta proboj pravne osobnosti kod zahtjeva za naknadu štete iz ugovornih odnosa, ali dopušta kod izvanugovornih.¹²⁰ Znači, sa stajališta ugovorne odgovornosti za prijevoz stvari morem problem proboja pravne osobnosti nije relevantan. Tumači se da kod ugovornih odnosa stranke biraju svoje sukontrahente i pregovorima koji prethode sklapanju ugovora mogu osigurati svoju poziciju. Poslodavac je novi pojam koji se spominje i u člancima 127., 128. i 129. Koji uređuju ugovor o radu pomorca zaposlenog u međunarodnoj plovidbi, prava iz radnog odnosa kao što je prijava i odjava za mirovinsko i zdravstveno osiguranje člana posade broda u međunarodnoj plovidbi te plaćanje poreza, prireza, doprinosa i drugih davanja na isplate članu posade broda u međunarodnoj plovidbi.

Novi PZ uvodi mogućnost izravne tužbe (El. 743. st. 2.). Ona je predviđena samo u dva slučaja kad je osiguranje od odgovornosti obvezno, kao i u slučaju odgovornosti za smrt i tjelesnu ozljedu ili narušavanje zdravlja člana posade broda. Oštećenik može zahtijevati neposredno od osiguravatelja naknadu štete koju je pretrpio događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze. To znači da bi domaći osiguratelji bili pasivno legitimirani u sporovima te vrste u slučaju u kojem je ugovorena primjena domaćeg prava ili u slučaju kad mjerodavno pravo nije ugovoreno.¹²¹

6.6. Brodovlasnik

Članak 209. st. 1. PZ propisuje: *“Na brodu, brodu u gradnji, jahti i jahti u gradnji mogu postojati stvarna prava, a napose pravo vlasništva, hipoteka na brodu i pomorski privilegiji”*. Nadalje, člankom 211. st. 1. PZ propisano je: *“Brod, brod u gradnji i jahta koji imaju hrvatsku državnu pripadnost mogu biti u vlasništvu domaće ili strane fizičke ili pravne osobe”*. Dakle, sasvim je jasno da se brod javlja kao objekt prava vlasništva, znači kao stvar,¹²² a kao subjekt pojavljuje se vlasnik (domaća ili strana pravna ili fizička osoba). PZ pojmovno ne određuje brodovlasnika, a to je i razumljivo jer vlasnik kao osoba nije specifičan pojam pomorskog prava. To je pojam građanskog (imovinskog) prava, a njegovo pojmovno određivanje odnosno značenje izraza vrijedi i za pomorsko pravo. PZ u El. 214. st. 1. određuje: *“...pravo vlasništva i druga stvarna prava mogu se steći, prenijeti, ograničiti, ukinuti...”*, to znači da ovlaštenja vlasnika odgovaraju sadržaju vlasničkih ovlaštenja određenih Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, prema kojem vlasnik ima pravo posjedovati svoju stvar, koristiti se i raspolagati njome u granicama određenim zakonom. Iz prava vlasništva na brodu proizlaze i neka specifična ovlaštenja, kao npr. zasnivanje

¹²⁰ Najčešće upravo kod spomenutih slučajeva odgovornosti za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja pomorca te privremenih mjera zaustavljanja broda.

¹²¹ Tako objašnjava i S. Šimac, *o.c.*

¹²² Sa stajališta imovinskog prava brod je stvar (*res*). Međutim, na nj se primjenjuju specifične norme plovidbenog prava, brod je i *navis*, pa se obično kaže da je imovinskopravno brod *ressui generis*. »l. 208. PZ propisuje da brod, brod u gradnji i jahta jesu pokretne stvari.

ugovornog založnog prava (hipoteka na brodu), napuštaj broda u korist osiguratelja, sklapanje ugovora o zakupu broda. Brodovlasnik se u odnosu prema brodu može javiti u dva svojstva: u odnosu prema brodu kao objektu stvarnih prava kao nositelj stvarnopravnih ovlasti i odgovornosti, i u odnosu prema brodu kao objektu (sredstvo) plovidbenog poduzetništva kao prijevoznik. Dakle, brodovlasnik se u odnosu prema brodu može naći u stvarnopravnom i obveznopravnom odnosu. Također, vlasnik broda je presumirani brodar (El. 5. st. 1. t. 32. PZ). Svojstvo brodara vlasnik može prenijeti na drugu osobu. Prijenosom svojstva brodara na drugu osobu brodovlasnik prestaje biti osobno odgovoran za obveze nastale u obavljanju plovidbene djelatnosti, osim za obveze za koje PZ izričito određuje da osim brodara odnosno umjesto njega odgovara brodovlasnik.¹²³ Potrebno je posebno se osvrnuti na ugovor o zakupu broda. Zakon za osobu na strani broda rabi izraz “zakupodavatelj”, međutim, sasvim je sigurno da je kod zakupa na strani broda riječ o brodovlasniku, jer se tim ugovorom određenoj osobi daje brod na upotrebu, a tu ovlast ima samo vlasnik. Dakle, na temelju ugovora o zakupu brodovlasnik može gospodarsko iskorištavanje broda prepustiti drugoj osobi. Kad brodovlasnik nije plovidbeni poduzetnik, on ostaje nositelj odgovornosti za djelatnost broda. Ta odgovornost temelji se na stvarnopravnom odnosu prema brodu. Za vrijeme trajanja ugovora o zakupu zakupoprimalatelj je brodar. U našem pravu, kao i općenito u kontinentalnim pravima, utvrđivanje osobe vlasnika broda nije problem: vlasnik je osoba koja je kao takva upisana u upisnik brodova. U zemljama *common law* sustava osim vlasnika koji je naveden u upisniku brodova (engl. *legal, registered, nominal owner*), vlasnikom se smatra i osoba koja je istinski, pravi vlasnik jer upravo ona u.iva prihode od korištenja broda (engl. *beneficial owner*). Engleska sudska praksa definirala je *beneficial owner* kao osobu koja u skladu sa zakonom ima potpuni posjed i kontrolu nad brodom i, kao posljedicu takvog posjeda i kontrole, ima pravo i na prihode i koristi od broda koje uobičajeno ima zakoniti vlasnik ili *equitable owner*. Tako se može dogoditi da osoba koja je upisana u upisnik brodova kao vlasnik nekog broda zapravo tim brodom ne upravlja niti uistinu raspolaže prihodima od iskorištavanja broda, pa bi se moglo reći da ta osoba i nije istinski, pravi vlasnik. Ako se uzme u obzir da velike brodovlasničke kompanije vrlo često stvaraju manje kompanije kojima “predaju u vlasništvo” samo jedan brod (tzv. *one - ship companies*), jasna je mogućnost postojanja namjere da se osnivanjem niza takvih manjih “papirnatih” kompanija onemogućiti izvršenje ili osiguranje tražbina, npr. u postupcima *in rem* na jednom brodu u vezi s tražbinama vezanim za drugi brod istog vlasnika. Kako bi se izbjegla takva zloupotreba načina istinitosti, poštenja i povjerenja, sudovi su se kroz sudsku praksu ovlastili da proniknu “iza ili iznad stanja opisanog u upisniku brodova”, da, slikovito rečeno, podignu “korporacijski veo ili zastor” (engl. *corporate veil*) kako bi se utvrdilo „istinsko vlasništvo na brodu”.¹²⁴ U sporovima za naknadu štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja pomoraca brodovlasnik ima procesnu legitimaciju ako je brodar ili poslodavac ili štetnik. Prema PZ-u postoji zakonsko založno pravo ili pomorski privilegij u odnosu na plaće zapovjednika i članova posade broda (El. 241. st. 1. t. 1.) i u odnosu na tražbine za smrt ili tjelesne ozljede članova posade (El. 250. st. 1. t. 2.). Vlasnik broda dakle, primjenom PZ-a, može biti pasivno legitimiran u odnosu na navedene štete kao založni dužnik.¹²⁵ Pored navedenog, brodovlasnik bi mogao biti odgovoran za štete nanosene pomorcu u slučajevima kad bi sudovi ocijenili da je šteta nastala u vezi s opasnom stvari odnosno opasnom djelatnosti, jer bi u tim slučajevima došlo do primjene odredbe El. 1064. ZOO prema kojoj za

¹²³ Izvan ugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara, El. 808. - 823. PZ, sudar El. 750. st. 2. PZ, opširnije *infra*, t. 8. *Slučajevi odgovornosti više osoba prema PZ-u*.

¹²⁴ Opširnije o tome J. Marin, Pravo vlasništva na brodu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 47 (1997), br. 4, str. 407-425.

¹²⁵ Tako objašnjava S. Šimac, *o.c.*

štetu od opasne stvari odgovara njezin vlasnik, a za štetu od opasne djelatnosti osoba koja se njome bavi.

7. OSOBE NA STRANI BRODA U MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA

7.1. Ustav i pomorski zakonik

Ustav u čl. 134 određuje da međunarodni ugovori koji su sklopljeni, potvrđeni u skladu s Ustavom i objavljeni (promulgirani) čine dio unutarnjeg pravnog poretka Republike Hrvatske, a po pravnoj su snazi iznad zakona. Pomorski zakonik Zakonik u čl. 995 - 997 određuje mjerodavno pravo dozvoljavajući u čl. 995 da stranke ugovaraju izbor prava koje će se primjeniti. U čl. 996 Zakonik određuje da se slobodni izbor stranaka iz čl. 995, ne može primjeniti na odgovornost broдача i na stavljanje putnika u nepovoljniji položaj. U čl. 994 Zakonik također stavlja ograničenja u pogledu odgovornosti broдача. Iz navedenih propisa proizlazi da Zakonik ne stavlja ograničenja u pogledu pojma broдача/carrier-a, pa stranke mogu u tom pravcu slobodno ugovarati primjenu propisa. Zakonik propisuje da je za pojam broдача bitno da postoje dva elementa: a). Držanje broда i b). Nosilaštvo plovidbenog pothvata (poduzetništvo).

7.2. Haška pravila

Ex proprio vigore Hrvatska je promulgirala Haška pravila. Sudovi moraju prema tome, na osnovu Ustava, primjeniti Haška pravila uvijek kada to predviđaju Haška pravila, dakle uvijek kada se radi o državama ugovornicama, a i temeljem čl. 10. originarnog teksta iz 1924 koji propisuje da se njegove odredbe primjenjuju na sve teretnice izdane u jednoj od država ugovornica. Prema tome sudovi u R. Hrvatskoj morali bi na osnovu čl. 134 Ustava i čl. 10 Haških pravila ista primijeniti i u svakom slučaju kada je teretnica izdana u jednoj državi ugovornici. Smatram da je dužnost suda *ex officio*, utvrditi mjesto izdavanja teretnice, ali ističem da se formulacija čl. 10. primjenjuje samo u originarnom tekstu iz 1924, jer je Protokolom iz 1968 taj član izmjenjen. Treba dakle utvrditi tko je "carrier" u smislu Haških pravila, a ne Zakonika. Notorno je da niti Haška pravila ne daju definitivnu definiciju pojma prijevoznika. Uglavak stranaka (*lex contractus*). U plovidbenom pravu najtipičniji slučaj ugovaranja primjene jedne međunarodne konvencije je uvrštavanje u dokumenat t.zv. Paramount Clause o primjeni Haških pravila. Ako teretnica inače ne ispunjava uvjete da bi potpadala pod Haška pravila temeljem čl. 10, ili na osnovu nekog drugog propisa, postavlja se pitanje da li Zakonik dozvoljava temeljem čl. 995 primjenu izabranog prava. Potrebno je analizirati čl. 996 da li čl. I. A). Haških pravila potpada pod čl. 996 st.1. Zakonika. Mislim da ne potpada. Citirani propis Zakonika govori o odgovornosti a ne o pojmu "carrier-a". Zaključujem prema tome da u pogledu utvrđivanja tko je "carrier" sud mora primijeniti Paramount klauzulu koja se nalazi u teretnici. Treba zaključiti dakle da je sud dužan utvrditi *ex officio* da li teretnica sadrži Paramount klauzulu, jer u tom slučaju mora primijeniti Haška pravila, za sve one slučajeve gdje Haška pravila imaju predviđene propise, a ti propisi nisu u protivnosti sa čl. 996 Zakonika. Pojam *carrier-a* Haška pravila definiraju vozara u čl. 1. A). koji glasi: ""Vozar" uključuje vlasnika broда ili naručitelja prijevoza koji sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. "Tekst na francuskom glasi: ""Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur." Očita je razlika prema definiciji iz Zakonika. Postavlja se pitanje da li zbog toga može doći do nepravilne odluke suda, ako se pojam vozara utvrđuje na osnovu Zakonika a u teretnici je navedena

Paramount klauzula. Mislim da nema sumnje da postoje mogućnosti nepravilnog određivanja. Dovoljno je zamisliti si slučaj ugovora o prijevozu koji sklapa Time charterer sa krcateljem. Doktrina je kod nas tvrdila da brodar može biti samo ili vlasnik broda ili zakupnik. Strana doktrina i judikatura imala je mekši stav. Osim toga doktrina je ukazala i na poteškoće u izrazima koji se koriste u Zakoniku i u praksi za pojmove koje praksa općenito naziva charter. Spomenuto je da bi se možda mogao koristiti naziv "navalist" ili "charterer" a da bi bilo vjerojatno bolje koristiti naziv "prijevoznik" umjesto "vozar". Analizirajući dikciju čl.1. A). može se zaključiti da izraz "uključuje" nije sveobuhvatan te da pojam "carrier" može imati šire značenje pa tako obuhvatati špeditera i sl., koji sklopi ugovor o prijevozu sa krcateljem. Tako se spominje da bi to mogao biti "charterer" a ne samo u slučaju "charter by demise", na pr. i u slučaju kada Time charterer izda vlastitu teretnicu i sl. Engleska doktrina je još fleksibilnija i iako je doslovce uvrstila tekst čl.1. Haških pravila u svoj *Carriage of Goods Act by Sea Act 1924*, smatra da i neki agenti mogu postati carrier. Potrebno je dakle utvrditi da li u teretnici postoji Paramount clause, a ako postoji utvrditi tekst Haških pravila, koja se primjenjuju i onda da li je taj tekst temeljem Ustava nadređen Zakoniku odnosno može li se primjeniti kao *lex contractus*. Pod pretpostavkom da se ima primjeniti originarni tekst Haških pravila iz 1924, potrebno je razmotriti pojam vozara po Haškim pravilima, i osvrnuti se i na sudsku praksu. Međutim u slučaju kada je sklopljen charter parti i kada je krcatelj ujedno i charterer, tada je vrlo teško, katkada, odrediti pravni značaj teretnice. Naime čl. V. st.2. Haških pravila određuje da se Haška pravila ne primjenjuju na charter parti, ali ako je izdana teretnica tada se teretnice podvrgavaju uslovima Haških pravila. Smatra se da se to naročito odnosi na čl. III. st.3. i 7. Nije naime sasvim jasno da li charterer koji krca vlastitu robu ima pravo da traži izdavanje teretnice, ili samo potvrde o ukrcaju, jer je charter parti osnovni dokument između brodovlasnika i charterera. Charter parti ne odgovara definiciji iz čl.I. b). Haških pravila pa zbog toga brodovlasnik nije temeljem čl. I.a). "carrier" t.j. osoba koja sklapa ugovor o prijevozu, a prema čl. III. st.3. samo je on dužan izdati teretnicu u smislu čl. III. st.3. Haških pravila. Ako i izda teretnicu ona bi se zapravo morala smatrati potvrdom o primitku, za odnos brodovlasnik/charterer. Kada međutim teretnica dođe u ruke treće osobe tada teretnica zadobiva pravnu moć prema Haškim pravilima, pa će skladno tome, svaki uslov u teretnici koji je u suprotnosti sa čl. III. st.8. biti ništav, nepostojeći i bez učinka. U praksi brodovlasnik će izdati teretnicu i uključiti Paramount klauzulu. No, u slučaju niza charter partia, i sub-chartera situacija može biti i ostati vrlo komplicirana. Judikatura je vrlo opširna, a i doktrina je posvetila mnogo prostora problemu pojma carrier. U zemljama gdje postoji tužba in remne postoji barem problem pasivne legitimacije. Vrijedno je spomenuti da zakonski propisi nekih zemalja propisuju da se u teretnicu mora unijeti Paramount klauzula. Kada brod nije u charteru, tada je svakako brodovlasnik carrier. Kada je brod u zakupu tada je demise charter svakako carrier. Kanadska judikatura i doktrina Kada je brod u Time charteru, novija su stajališta da mogu i brodovlasnik i charterer biti odgovorni. Sudovi su analizirali činjenice pa su i unatočna pr. t.zv. demise clause, smatrali da je charterer ujedno i carrier. Činjenice su na pr. bile da je booking note identificirala charterera kao carrier-a, vozarina je bila plativa chartereru, ime charterera je bilo naglašeno štampano u teretnici, u NYPE formularu su izvjesne aktivnosti koje su obično pripadale brodovlasniku prebačene na charterera, teretnica je bila potpisana od strane zapovjednika for and on behalf of charterera. Ili je u drugom slučaju teretnica bila potpisana od strane agenta Time charterera i to u ime charterera a ne zapovjednika, krcatelj nije bio upoznat sa imenom broda koji će prevoziti teret i prostor u teretnici za ime broda, ostavljen je prazan, charterer je i inače bio vlasnik brodova a Time charterer je vršio i izvjesne aktivnosti u vezi sa krcanjem i stivanjem, koje obično vrši brodovlasnik. Kanadski sudovi su donášali i presude da su i brodovlasnik i charterer solidarno odgovorni. U predmetu "LARA S" teretnica je izdana na formularu charterera i na vrhu teretnice je bio naslov charterera "Kimberly Line". Teretnica je potpisana "Kimberley Line" od strane agenta charterera sa dodatkom "For

the Master. Agent je imao pismeno ovlaštenje zapovjednika da potpiše teretnice u ime zapovjednika. Sudac je utvrdio na osnovu tih činjenica da je charterer ugovorna strana i da je prema tome carrier. Pošto je teretnica potpisana u ime zapovjednika onda je i brodovlasnik carrier. Sud se je pozvao na mišljenje i stajalište prof. Tetleya. Viši sud je potvrdio presudu, odbivši žalbu. U jednom drugom slučaju je zauzeto jednako stajalište. Američka doktrina i judikatura i u pravu SAD ima pojava da sudovi dozvoljavaju mogućnost da vlasnik broda i naručilac prijevoza budu solidarno odgovorni kao prijevoznici. Protokol 1968 l.1. A). nije promjenjen Protokolom 1968. Hrvatska je ratificirala Protokol, ali ga nije promulgirala pa se prema tome on ne može primjeniti *ex officio*. Smatram međutim da se može primjeniti kao *lex contractus*. Protokol je izmijenio tekst čl. 10. Haških pravila 1924, tako da tekst čl. 10 sada glasi: "Odredbe ove konvencije primjenjivat će se na sve teretnice koje se odnose na prijevoz robe između luka dviju različitih država kada je:

- a). teretnica izdana u državi ugovornici
- b). prijevoz robe započeo u luci države ugovornice
- c). teretnicom predviđeno da se ugovor ravnja po odredbama ove konvencije ili zakonodavstva koje te odredbe primjenjuje, odnosno daje im snagu, bez obzira na državnu pripadnost broda, vozara, krcatelja, primatelja ili bilo koje druge zainteresirane osobe. Svaka će država ugovornica primjenjivati odredbe ove konvencije na spomenute teretnice.

Ovaj član ne dira u pravo države ugovornice da primjeni odredbe ove konvencije na teretnice koje nisu obuhvaćene prethodnim stavovima. "Ukoliko sud primjeni Protokol 1968, morati će *ex officio* utvrđivati da li postoji koji od uslova a). do c). ili koji od ostala va. Nakon što Protokol bude promulgiran tj. nakon što stupi nasagu, morati će se primjenjivati *ex officio*. Protokol 1979 Hrvatska nije promulgirala ovaj protokol. Ovaj Protokol nije mijenjao tekst čl. 1. A). Haških pravila. odnosno čl. 10 kako je promjenjen Protokolom 1968. Vrijedi dakle ono što je gore rečeno, u vezi sa Protokolom 1968.

7.3. Hamburška pravila

Hrvatska nije ratificirala Hamburška pravila. Zbog toga Pravila ne mogu doći do primjene *ex proprio vigore* već samo kao *lex contractus*. U praksi sve se više pojavljuje u tereticama i uglavak o primjeni Hamburških pravila. Hamburška pravila su napravila veliku razliku u pogledu pojma vozara. Najprije su odredila u čl.1.st.1., da je vozar svaka osoba koja je zaključila ili u čije ime je zaključen ugovor o prijevozu morem s krcateljem, a onda su u čl.1.st.2. uvela novi pojam "stvarni vozar" i definirale da je to svaka osoba kojoj je vozar povjerio prijevoz robe, ili dio prijevoza, te svaka osoba kojoj je takav prijevoz bio povjeren. Definicija vozara je vrlo široka i obuhvaća svaku osobu koja je sklopila ugovor sa krcateljem, dakle to može eventualno biti charterer, špediter, multimodalni operator i sl. Kada se dakle primjenjuju Hamburška pravila (bilo ako i kada budu na snazi - dakle *ex proprio vigore* ili kao *lex contractus* veći ranije) neće biti potrebe da se u teretnice unose *Identity of carrier clause* ili tzv. *Demise clause*. Prvenstveno treba razjasniti da li Paramount klauzula u teretnici koja određuje primjenu Hamburških pravila ima pravnu snagu obzirom na propise Zakonika. Smatra se da u pogledu pojma vozar/carrier/actual carrier, Zakonik nema propisa koji bi zabranjivao takav uglavak i činio ga nevažećim, pa se prema tome u tom pravcu Hamburška pravila mogu primjeniti kao *lex contractus*. Iz dikcije pravila može se zaključiti da mogu nastati slijedeći odnosi:

- a). vozar/stvarni vozar
- b). stvarni vozar/korisnik prijevoza
- c). korisnik prijevoza/vozar.

Pojam stvarnog vozara može pokrивati tri faze:

- a). za cijeli pomorski prijevoz

- b). za dio pomorskog prijevoza
- c). za dio prijevoza po kopnu, koji ili prethodi ili je kasniji od pomorskog prijevoza.

Utvrđivanje oba pojma, tj. vozara i stvarnog vozara je važno jer je stvarni vozar solidarno odgovoran sa vozarom temeljem čl. 10 (4) Hamburških pravila. Za potpunije razumijevanje i određivanje pojma vozara treba razmotriti i pojam krcatelja kako je definiran u čl.1. st.3. Hamburška pravila definiraju krcatelja, opširnije od Pomorskog zakonika u čl. 463 st.1. t.2. Sudska praksa je vrlo oskudna. Komparirajući definicije iz Zakonika i Pravila, moglo bi se zaključiti, da bi eventualno moglo doći do problema, kada špediter (u sistemima gdje isti nastupa u svoje ime a za tuđi račun) predaje robu vozaru, ako tom prilikom ne specificira točno svoj položaj. Korisno je spomenuti da iako se pojavljuju tri a eventualno i više osoba, ugovor je zapravo dvostrani, jer se sklapa na relaciji vozar/krcatelj, a "stvarni vozar" je osoba kojoj vozar povjerava prijevoz, no radi pravne sigurnosti je i stvarni vozar solidarno odgovoran. Ne može se reći niti za Hamburška pravila da su konačno riješila problem pojma carrier-a. Ipak, doktrina smatra da Hamburška pravila davaju više elemenata za pravilno utvrđivanje pojma i pošto i unatočmanjem broju država članica dolazi do sve češće primjene Hamburških pravila, treba pratiti njihovu međunarodnu primjenu. Istina je da čl. 15 st.1. pod c). određuje da se u teretnici mora navesti ime carrier-a, pa bi to trebalo olakšati identifikaciju, no ipak može se dogoditi da je to izostavljeno. Konačno teretnice sastavljaju agenti, najčešće bez posebnih strogih uputa, a obično i u brzini, pa se ne može očekivati od agenta da poznaje sve konvencije i pravila, koji se eventualno mogu nalaziti navedene i spomenute u teretnici. Ukoliko se primjene Hamburška pravila, treba sasvim sigurno smetnuti s uma, naš pojam brodarka.

7.4. Drugi međunarodni unifikacijski instrumenti

Od drugih međunarodnih unifikacijskih instrumenata treba spomenuti Jednoobrazna pravila o pomorskom teretnom listu iz 1990. godine i novi Nacrt konvencije o prijevoznom pravu od 10.12.2001. Jednoobrazna pravila o pomorskom teretnom listu iz 1990. godine definiraju prijevoznika kao stranku imenovanu u ugovoru o prijevozu ili onu koja se može identificirati kao takva iz ugovora o prijevozu. Ova je definicija još šira nego ona iz Hamburških pravila i predviđa mogućnost da se prijevoznikom smatra stranka koja se kao takva može identificirati iz ugovora o prijevozu. CIM je dana 10. prosinca 2001. izradio Nacrt konvencije o prijevoznom pravu. Nacrt konvencije sadrži u čl. 1. definicije pojmova kojima se Nacrt u svom tekstu služi. Za temu ovog rada interesantni su pojmovi prijevoznik, stranka koja ima nadzor, te definicija ugovora o prijevozu. Za potrebe nacrtu te konvencije *prijevoznik* je definiran kao osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. Nacrt ovog međunarodnog instrumenta donosi najopćenitiju definiciju prijevoznika do sada. Dakle, prijevoznik može biti svaka osoba koja sklopi ugovor o prijevozu s krcateljem. Time je otvorena mogućnost da se od osoba na strani broda pojave različiti subjekti čime se ponovno naglasak stavlja na ugovornu stranku, a odnos te osobe prema brodu nije relevantan. Ugovor o prijevozu definiran je kao ugovor kojim prijevoznik za plaćenu prijevozninu preuzima prijevoz stvari čitavim dijelom ili dijelom morskog puta od jednog mjesta do drugog. Nacrt konvencije donosi definiciju *nove osobe*, to je *strana koja ima nadzor*.

Dio nacrtu konvencije koji donosi definicije, određuje pojam samo načelno, kao osobu koja je prema čl. 11.2. (istog nacrtu) ovlaštena vršiti pravo nadzora. Dakle, definicija upućuje na drugu odredbu čl. 11.2. (istog nacrtu), tako da se pomoću sadržaja druge odredbe dobiva potpuniji opis. Tko će biti stranka koja vrši nadzor u smislu konvencije ovisi o različitim okolnostima. Tako se razlikuje situacija kad ne postoji negacijabilna prijevozna isprava ili nije izdan negacijabilni elektronični dokument, kad je izdana negacijabilna prijevozna isprava

i kada je izdan negocijabilni elektronički dokument. Kada ne postoji negocijabilna prijevozna isprava ili nije izdan negocijabilni elektronični dokument, tada se primjenjuje pravilo da je krcatelj stranka koja ima nadzor, osim ako krcatelj i primatelj ne dogovore da će to biti druga osoba i krcatelj obavijesti prijevoznika o tome. Krcatelj i primatelj mogu dogovoriti da je primatelj strana koja ima nadzor. Strana koja ima nadzor ovlaštena je prenijeti to pravo na drugu osobu, nakon čega osoba koja je prenijela pravo gubi pravo nadzora. Kad je izdana negocijabilna prijevozna isprava primjenjuju se slijedeća pravila: držatelj, ili u slučaju ako je više od jednog izvornika tog negocijabilnog transportnog dokumenta izdano, držatelj svih izvornika je isključivo strana koja ima nadzor. Držatelj je ovlašten prenijeti pravo kontrole predajom negocijabilne transportne isprave drugoj osobi u skladu sa čl. 12.1., a osoba koja je predala ispravu gubi pravo kontrole. Kad je negocijabilni elektronički dokument izdan, stranka koja ima nadzor, isključivo, je njegov držatelj, i ovlašten je prenijeti pravo kontrole drugoj osobi predajom elektroničkog negocijabilnog dokumenta u skladu s procedurom opisanom u konvenciji.

Pravo nadzora definirano je u konvenciji (11.1.) Tim pravom sadržana su ovlaštenja: davati prijevozniku upute što se tiče (u pogledu) robe za vrijeme dok je roba pod njegovim nadzorom. Osoba koja ima nadzor ovlaštena je davati ili mijenjati upute u pogledu robe koje ne predstavljaju promjenu ugovora o prijevozu, zahtijevati isporuku robe prije njezinog dolaska na odredište, umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, ugovoriti s prijevoznikom izmjenu ugovora o prijevozu. Ako se konvencija usvoji i šire prihvati, primjenom u praksi pokazat će se u kojoj mjeri su njezina rješenja uspješna.

8. SLUČAJEVI ODGOVORNOSTI VIŠE OSOBA PREMA PZ-u

Uz spomenute slučajeve odgovornosti više osoba za štetu nastalu zbog smrti, ozljeda ili narušena zdravlja pomorca, obveze koje proistječu iz ugovora sklopljenog između naručitelja iz broderskog ugovora s trećom osobom, kad uz naručitelja trećima odgovara i brodar; solidarne odgovornosti više prijevoznika u slučaju ugovora o izravnom prijevozu, PZ takvo rješenje predviđa u još nekim slučajevima. U posebnoj glavi PZ-a koja nosi naziv *Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara*, a odredbe te glave primjenjuju se na štetu koju iz izvanugovornog odnosa prouzroči brod osobama i stvarima izvan broda te okolišu, normirano je nekoliko slučajeva izvanugovorne odgovornosti. To je odgovornost za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru, odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša, odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret. Također, u slučaju sudara brodova, predviđena je odgovornost brodovlasnika i brodara. Odredbe o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara te odredbe o sudaru brodova u novom PZ-u nisu mijenjane.

Njihovo uređenje je adekvatno, a u odnosu na one slučajeve odgovornosti za štetu za koje postoji međunarodna regulativa, odredbe PZ-a ujednačene su s pravnim uređenjem tih specifičnih slučajeva izvanugovorne odgovornosti u međunarodnim instrumentima. Za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru koje prouzroči brod odgovara vlasnik broda i brodar te osoba koja u trenutku događaja upravlja brodom. Njihova odgovornost je solidarna, bez obzira na temelj odgovornosti. Vlasnik broda i brodar neće biti odgovorni ako im je brod protupravno oduzet, u tom slučaju odgovorna je, pored osobe koja je u trenutku događaja upravljala, i osoba koja je protupravno oduzela brod (El. 810. PZ). PZ propisuje da je za štetu

zbog oštećenja stvari¹²⁶ i onečišćenja okoliša¹²⁷ odgovoran brod. Pod odgovornošću broda razumije se odgovornost vlasnika broda odnosno broдача.

Prema PZ-u za štetu koju prouzroči brod koji prevozi ulje kao rasuti teret izlivanjem ili izbacivanjem tog ulja odgovara vlasnik broda.¹²⁸ PZ je usklađen s Konvencijom o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem uljem iz 1992. godine.¹²⁹ U slučaju sudara brodova¹³⁰ odgovara brod odnosno brodovi za koje se dokaže da je njihovom krivnjom šteta prouzročena, a sam Zakonik izričito propisuje da se pod odgovornošću broda razumije odgovornost vlasnika broda i broдача (El. 750. PZ). Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova¹³¹ govori o odgovornosti "broda", ali ne objašnjava tko je subjekt odgovornosti, iako mjestimice govori o odgovornosti brodovlasnika. ZPUP, koji je prihvatio načela te konvencije, propisivao je da se pod odgovornošću broda razumije odgovornost nositelja prava raspolaganja, vlasnika broda i broдача (El. 755. st. 2.). PZ iz 1994, a to je rješenje i novog PZ-a, koji se također oslanjaju na načela te konvencije, ispuštaju iz svojih odredbi "nositelja prava raspolaganja" kao osobu koja je postojala u vrijeme specifičnog oblika društvenog vlasništva, a time je ostvarena ujednačenost s međunarodnom regulativom u ovom području.

9. SRANKE IZ UGOVORA OVLAŠTENE OGRANIČITI ODGOVORNOSTA ZA TAŽBINE NASTALE IZ UGOVORA O PRJEVOZU STVARI MOREM

9.1. Brodovlasnici

Vlasnik je pojam građanskog (imovinskog) prava pa njegovo pojmovno određenje vrijedi i za pomorsko pravo. Ovlaštenja brodovlasnika odgovaraju sadržaju vlasničkih ovlaštenja.¹³² Države kontinentalnog pravnog kruga u pogledu vlasništva na stvarima za koje se vode javni upisnici priznaju kao jedine vlasnike one osobe koje su kao takve i upisane u te upisnike.¹³³ Za razliku od toga, u zemljama *common law* sustava, osim vlasnika koji je

¹²⁶ U opseg te štete ulazi šteta nanosena operativnim obalama, lukobranama, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, pod vodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u luci ili na moru.

¹²⁷ Odredbe tog dijela PZ-a primjenjuju se na štete koje prouzroči brod izlivanjem ili izbacivanjem stvari opasnih i štetnih za okoliš (ulja, tekućih goriva i njihovih smjesa, smećenih voda, drugih smećenih stvari i drugih sličnih predmeta).

¹²⁸ Tužba za naknadu štete prouzročene onečišćenjem može se podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je pružila financijsko jamstvo (kao što je bankovno jamstvo ili potvrda izdana od jednog od međunarodnih fondova za naknadu štete). Osiguratelj ili jamac ima pravo zahtijevati od vlasnika broda da se pridruži postupku kao umješak (El. 821. PZ).

¹²⁹ Konvencija je za Republiku Hrvatsku stupila na snagu 12. siječnja 1999. NN - Međunarodni ugovori, 3/99.

¹³⁰ Sudarom brodova mogu nastati različiti oblici štete, i to brodu, osobama na brodu ili stvarima na brodu koju oni pretrpe zbog sudara, šteta koju jedan brod prouzroči drugom brodu zbog obavljanja manevra ili propuštanja da obavi manevar ili zbog nepridržavanja propisa o sigurnosti plovidbe iako do sudara između brodova nije došlo, šteta koju prouzroči usidreni brod ili se nanese usidrenom brodu, šteta koju prouzroče jedan drugome brodovi koji plove u sastavu istog teglja odnosno u istome potiskivanom sastavu.

¹³¹ Donesena u Bruxellesu 23. rujna 1910., stupila na snagu 1. ožujka 1913.

¹³² Uz to, iz prava vlasništva na brodu proizlaze i neka specifična ovlaštenja, npr. zasnivanje založnog prava (hipoteka na brodu i pomorski privilegij), napuštanje broda u korist osiguratelja, sklapanje ugovora o zakupu broda.

¹³³ Međutim, može se dogoditi da osoba koja je upisana u upisnik brodova kao vlasnik nekog broda zapravo tim brodom ne upravlja niti uistinu raspolaže prihodima od iskorištavanja broda pa bi se moglo reći da ta osoba i nije istinski, pravi vlasnik. Ako se uzme u obzir da velike brodovlasničke kompanije vrlo često stvaraju manje kompanije kojima "predaju u vlasništvo" samo jedan brod (tzv. *one-ship companies*), jasna je mogućnost postojanja namjere da se osnivanjem niza takvih manjih "papirnatih" kompanija brodovlasnika, onemogućiti

naveden u upisniku brodova (eng. *legal, registred, nominal owner*), vlasnikom se smatra i osoba koja je istinski, pravi vlasnik jer upravo ona uživa prihode od korištenja broda (eng. *beneficial owner*).¹³⁴ Proricanje iza stanja navedenog u upisniku brodova i analiziranje članske i upravljačke strukture u pojedinim *one ship companies* slikovito se naziva “podizanje korporacijskog zastora” (engl. *piercing the corporate veil*). Međutim, bitno je istaknuti da sudska praksa ne dopušta proboj pravne osobnosti kod zahtjeva za naknadu štete iz ugovornih odnosa, ali dopušta kod izvanugovornih.¹³⁵ Znači, sa stajališta ugovorne odgovornosti za prijevoz stvari morem problem proboja pravne osobnosti nije relevantan. Tumači se da kod ugovornih odnosa stranke biraju svoje sukontrahente i pregovorima koji prethode sklapanju ugovora mogu osigurati svoj položaj. U povijesti je bilo logično da se u sustavu abandona povlastica ograničenja odgovornosti odnosi isključivo na vlasnika broda. Smatralo se da nije moguće ovlastiti neku osobu da napusti (abandonira) brod koji joj ne pripada. Zanimljivo je da je samo brodovlasniku pripadalo pravo koristiti se ograničenjem odgovornosti i u sustavima koji nisu poznavali abandon. S vremenom su se ugovorni odnosi zasnovani na *time charteru* u praksi sve više počeli primjenjivati, jer su to iziskivale ekonomske potrebe pa je pravilo o “usmjeravanju” prava na ograničenje jedino na brodovlasnika postalo nekonvenijentno.¹³⁶ Određeni pokušaji sudske prakse da se elastičnom interpretacijom izbjegne ovo strogo pravilo nisu bili zadovoljavajući pa je unifikacijom na međunarodnoj razini pravo na ograničenje odgovornosti prošireno i na druge subjekte.

9.2. Naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru (charterers)

U odnosima iz brodarskog ugovora kao prijevoznik se može javiti naručitelj (*charterer*), ako sklopi ugovor o prijevozu i u svoje ime izda teretnicu. U tom slučaju naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru ugovara s trećim osobama prijevoz stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor. On stoji u pogledu prijevoza robe u neposrednom ugovornom odnosu s krcateljima.¹³⁷

Kod potprijevoznog ugovora na strani je broda brodar i naručitelj. Brodar, točnije se može nazvati brodovlasnik je «davatelj broda», on je plovidbeni poduzetnik, postavlja zapovjednika i posadu, snosi troškove njihove plaće, upravlja brodom i nositelj je

izvršavanje i osiguravanje tražbina, npr. u postupcima *in rem*. Tako objašnjava J. Marin: Pravo vlasništva na brodu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 47 (1997) br. 4, str. 407-425.

¹³⁴ C. Hill: *Maritime law*, 4th ed., Lloyds's of London press LTD, 1995. p. 133 iznosi tumačenje engleske sudske prakse i teorije koje definiraju *beneficial owner* kao osobu koja u skladu sa zakonom ima potpuni posjed i kontrolu nad brodom i kao posljedicu takvog posjeda i kontrole, ima pravo i na prihode i koristi od broda koje uobičajeno ima zakoniti vlasnik ili tzv. *equitable owner*. J. Marin: *Privremene mjere zaustavljanja broda*, Pravni fakultet, Zagreb, 2003., str. 41. i 42. objašnjava da je upravo institut *beneficial ownership* poslužio sudskoj praksi za suzbijanje zlouporaba instituta odgovornosti brodovlasnika. Naime, sudovi su smatrali da je vlasnik broda ona osoba koja je *beneficial owner*, bez obzira što je neka druga osoba bila upisana kao vlasnik u upisniku brodova. Radi otkrivanja osobe koja je *beneficial owner* broda i koja je doista odgovorna za nastanak tražbine, sud mora proniknuti iza činjenica koje su upisane u upisniku brodova. Kako je kao “upisani” vlasnik broda redovito navedena neka *one ship company*, to je sud, kada bi to ocijenio potrebnim, morao proniknuti u člansku i upravljačku strukturu takve kompanije te istražiti njezinu povezanost s nekim drugim društvom koje kontrolira donošenje odluka u *one ship company*. U pravilu se u takvim slučajevima radilo o povezanim društvima te o odnosu između više društava – kćerki kao upisanih brodovlasnika i društava – majke kao *beneficial owner*-a kojaje kontrolirala donošenje odluka glede poslovanja brodova i bila doista odgovorna za nastanak tražbine.

¹³⁵ Najčešće kod slučajeva odgovornosti za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja pomoraca te privremenih mjera zaustavljanja broda.

¹³⁶ I. Grabovac: *o.c. bilješka 7*.

¹³⁷ Naziv *charterer* može označavati i bitno različit pojam. *Charterer* može biti i stranka u brodarskom ugovoru, on tada ugovara s brodovlasnikom (brodarom), ali prijevoz obavlja protustranka čarterera, koja po tome ima svojstvo prijevoznika.

plovidbenog pothvata i odgovornosti za njegovo izvršenje. Naručitelj iz brodarskog ugovora prijevoznik je poduzetnik.

Za vrijeme trajanja brodarskog ugovora on je ovlašten samostalno raspolagati ugovorenim brodom u komercijalnom pogledu. Otuda njegovo svojstvo prijevoznika u ugovoru prema trećoj osobi (podnaručitelju). Znači, podnaručitelj svoj odštetni zahtjev može usmjeriti prema brodaru kao nositelju plovidbenog pothvata i prema svom ugovaratelju kao osobi ovlaštenoj gospodarski iskorištavati brod. Slijedom opisanog, naručitelj prijevoza (*charterer*) ima pravo ograničiti odgovornost u pogledu tražbina koje treće osobe ističu prema njemu. Međutim, nije potpuno jasno i u doktrini i praksi se raspravlja o tome jesu li naručitelji prijevoza ovlašteni ograničiti odgovornost u pogledu tražbina brodovlasnika prema njima. Prema odluci u arbitražnom predmetu *The Aegean Sea, Lloyd's Rep. [1998] 2 p. 39* naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru na putovanje (*voyage charterers*) nisu ovlašteni ograničiti svoju odgovornost za tražbine prouzrokovane vlasnicima u pogledu određivanja nesigurne luke. Slično tomu, u predmetu *CMA CGM S.A. v. Classica Shipping Co. LTD, Lloyd's Rep. [2003] Part 1 vol. 2. p. 50* (brod "Djakarta") sud je zaključio da iz razvoja ograničenja odgovornosti prije Konvencije iz 1976., uz to iz cjelokupnog konteksta, cilja i svrhe Konvencije iz 1976., slijedi da ona ne propisuje ovlaštenje naručiteljima prijevoza u brodarskom ugovoru (čartererima) da ograniče odgovornost kada brodovlasnici imaju tražbine koje su usmjerene protiv njih. Pravo ograničiti odgovornosti odnosi se na osobe navedene u čl. 1. (2), a bitno je da je njihova odgovornost za tražbine za koje je dopušteno ograničiti odgovornost proizašla iz svojstva vlasnika te da odgovornost (tražbina) nije nastala prema brodovlasniku kao tražbina nastala iz uloge čarterera kao vlasnika.¹³⁸ Međutim, u istom predmetu odlučujući o žalbi naručitelja prijevoza *Court of Appeal* donio je odluku¹³⁹ da čartereri ulaze u skupinu osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost prema čl. 1. Konvencije iz 1976. Sud smatra da ovlaštenje ograničiti odgovornost ovisi o vrsti tražbine zbog koje je određena osoba podvrgnuta odgovornosti, više nego o svojstvu u kojem osoba nastupa kada je odgovorna za tu tražbinu. U sporu *Andrea Ursula*¹⁴⁰ sud je stao na stajalište da nije moguće zaustaviti brod za tražbine za koje je odgovoran *time charterer* ako on nije *beneficial owner* broda koji se želi zaustaviti. Sud je zauzeo i važno stajalište da *time charterer* nema posjed ili kontrolu broda kao što to ima zakupoprimalatelj broda. Prema teoriji i praksi Sjedinjenih Američkih Država u tumačenju dijela 186 *Limitation of Liability Act-a, 1851.* zaključuje se da *time charteres* i *voyage charterers* koji ne opremaju i opskrbljuju brod te njime ne upravljaju, već te obveze obavlja i dalje vlasnik, nisu ovlašteni ograničiti odgovornost.¹⁴¹ S obzirom na uobičajene tipove ugovora smatra se da samo zakupoprimalitelji (*bareboat* ili *demise charterers*) mogu ograničiti odgovornosti, a da se tim pravom ne mogu koristiti *time charterers* i *voyage charterers*.¹⁴² Uz spomenuta pitanja pojavljuje se i problem jesu li *slot chartereri*¹⁴³ ovlašteni ograničiti odgovornost, tj. može li se ova skupina osoba podvesti pod

¹³⁸ Opširniji prikaz presude *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 43 (2004), br. 158, str. 287-299.

¹³⁹ *Lloyd's Rep. [2004] Part 8 vol. 1., p. 460.*

¹⁴⁰ *Lloyd's Law Reports [1971] 1, p. 145.* prema C. Hill: *o.c. bilješka 55*, p.134.

¹⁴¹ Tako objašnjavaju G. Gilmore; C. L. Black jr.: *The law of Admiralty*, The Foundation Press, INC., Mineola, New York, 1975., p. 905.

¹⁴² *Ibid* p. 840.

¹⁴³ "Slot charter" je vrsta brodarskog ugovora kod kojeg se ugovara prijevoz određenim brodskim prostorom, tj. ugovara se jedno ili više "brodskih mjesta", slikovito rečeno "komada" brodske prostora. Taj točno određeni dio brodske prostora naziva se "slot". Ova vrsta brodarskog ugovora najčešće se koristi u kontejnerskom prijevozu. Stranke ugovaraju "iznajmljivanje" prostora za kontejner, što znači otprilike prostor od 20 stopa koji je dovoljan za smještaj kontejnera. Prijevoznik od naručitelja uzima naknadu za određeni broj mjesta za kontejnere. Dimenzije kontejnera su standardizirane (20 stopa) pa se lako može utvrditi prostor koji treba za jedan kontejner, a to znači da se lako može utvrditi i ukupna naknada za sva brodska mjesta, sve "slot-ove" koji su predmet ugovora.

definiciju “naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru” ili “brodar”. Naime, problem je u tomu što je “slot čarterer” osoba koja je za prijevoz tereta ovlaštena koristiti točno određeni dio broskog prostora, (ali ne i čitav brodski prostor) i to na točno određenom prijevoznom putovanju ili za određeno vrijeme te također u pravilu izdaje vlastitu teretnicu.¹⁴⁴ Ta osoba nema atribute brodarara. Sve ostale osobe na koje upućuje Konvencija iz 1976., imaju interes nad cijelim brodom i ograničenje njihove odgovornosti se izračunava prema tonaži broda. U instrumentima koji uređuju globalno ograničenje odgovornosti ne postoji odredba koja bi dopuštala “*slot čartererima*” da ograniče svoju odgovornost proporcionalno dijelu broda koji čarteriraju. Također, ne spominje se niti druga mogućnost, a to je dopustiti im ograničenje odgovornosti prema ukupnoj tonaži broda, jer prema brodarskom ugovoru mogu koristiti samo dio broskog prostora. Postoji i treća mogućnost za rješenje ovog problema, a to je da se “*slot čartererima*” uopće ne dopusti ograničenje odgovornosti jer prema definiciji oni nisu osobe koje su naručitelji ili brodari broda.¹⁴⁵ Može se smatrati da bi suštini prava na ograničenje odgovornosti i cilju Konvencije iz 1976. najbolje odgovaralo prvo spomenuto rješenje (ograničenje odgovornosti proporcionalno dijelu broda koji se koristi).¹⁴⁶ U interesu postizanja međunarodne uniformnosti u pogledu ovog pitanja, trebalo bi redefinirati definiciju “brodovlasnika” u Konvenciji iz 1976. Ako naručiteljima dijela broskog prostora, što mogu biti i krcatelji bude dopušteno da ograniče odgovornost, bit će također nužno propisati hoće li fond biti ograničen s obzirom na proporciju dijela broskog prostora koji naručitelj dijela broskog prostora ili krcatelj koristi u određenom trenutku.

9.3. Poslovođe broda (menadžeri broda)

Poslovođa broda najčešće se definira kao “osoba koja ima određene interese na brodu” (“*person interested in ship*”), međutim ona najčešće nije u posjedu broda i izravno ne upravlja plovidbenim pothvatom, već to čine brodovlasnik ili brodar. Ta osoba obavlja brodarsko poslovanje u svoje ime, ali u korist stvarnog brodarara. Takav odnos nastaje kada brodovlasnik (brodar) prepusti nekom poduzetniku brigu o brodu, o popunjavanju broda posadom, opskrbu brod hranom, zalihama i sl. Kada se govori o odgovornosti za tražbine iz pravnog posla prijevoza stvari morem odgovorna osoba je uvijek prijevoznik. Međutim, ovo vrlo složeno pitanje identiteta osobe poslovođe i njegove odgovornosti kada je riječ o prijevozu stvari morem može također biti relevantno. Posebice je značajno njegovo djelovanje u sklopu trgovačkog iskorištavanja broda (sklapanje ugovora o pomorsko plovidbenim poslovima). Grabovac¹⁴⁷ objašnjava da osoba, kojoj je namijenjeno upravljanje brodovima u brodarevu korist (*management*), djeluje prema trećima kao brodar. Prema istom autoru, poduzetnik iz managementa formalno postaje brodar jer brodar, zapravo brodovlasnik može dati na upravljanje osobi koja vodi management brod (s posadom ili bez nje) na određeno vrijeme ili na jedno ili više putovanja. Dobit i troškovi u plovidbenom pothvatu među strankama dijele se prema određenom omjeru. Faktično ovdje nastaje situacija pojavljivanja na strani broda osobe koja iako nije upisana kao vlasnik broda, a isto tako ne mora imati niti pravne ni stvarne

¹⁴⁴ Opširnije o obilježjima ugovora *slot charter*, njegovoj pravnoj prirodi, pojedinim podvrstama, pravima i obvezama stranaka: J. Marin: Slot charter, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 56 (2006), Posebni broj, str. 591-607.

¹⁴⁵ Prema komentarima pomorskih zakonika nordijskih zemalja osim čarterera dijela broskog prostora odgovornost mogu ograničiti i krcatelji. Međutim, razvidno je iz pripremnih radova na Konvenciji iz 1976. da su sastavljači konvencije ograničili to pravo na one osobe koje koriste cijeli brod, a ta činjenica je ignorirana od strane nordijskih zemalja kada su inkorporirale konvenciju u domaće pravo. Tako objašnjavaju P. Griggs; R. Williams: *o.c. bilješka 27*, p. 9.

¹⁴⁶ P. Griggs; R. Williams, *o.c. bilješka 27*, p. 9

¹⁴⁷ I. Grabovac: Treba li pojam “brodar” u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?, *Naše more* 44 (1997), br. 1-2, str. 63-68.

preduvjete za broдача, preko upisanog vlasnika kojeg kontrolira, iskorištava brod. Vrlo složeni problemi utvrđivanja osobe poslovođe i pitanje proboja pravne osobnosti u pomorskom pravu najčešće dolaze do izražaja u sporovima za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede pomoraca te zaustavljanja broda.¹⁴⁸

9.4. Brođari (operators)

Određbe Konvencije iz 1924., primjenjuju se i na “brođara nevlasnika” (“*person who operates the vessel without owning*”) kada on odgovara za tražbine koje prema toj konvenciji podliježu ograničenju odgovornosti, a navedene su u čl. 1. iste Konvencije. Konvencija iz 1957. i Konvencija iz 1976. rabe izraz “brođar.” U poslovima prijevoza stvari morem uz brodovlasnike u ulozi brođara mogu se naći zakupoprimalci i hipotekarni vjerovnici.

7.4.1. *Hipotekarni vjerovnici* Čl. 219. st. 1. PZ-a sadrži izričito ovlaštenje hipotekarnom vjerovniku da namiri svoju tražbinu uzimanjem broda u posjed i iskorištavanjem. Ta odredba, dakle dopušta *pactum antichreticum*. Založni vjerovnik može koristiti založenu stvar – brod i njegovim iskorištavanjem sam zaprimati prihode broda te zaradu rabiti za namirenje svoje tražbine (*ius utendi*).¹⁴⁹ Tako hipotekarni vjerovnik ostvaruje izravni upliv u način, dinamiku i uspješnost ostvarivanja civilnih plodova založenog broda. Njemu se, dakle pruža mogućnost da, ovisno o vlastitoj inicijativi i umješnosti, namiri svoju tražbinu bez izlaganja svim opasnostima inherentnim prinudnoj prodaji broda.¹⁵⁰ U pravu zemalja *common lawa* čitavo uređenje odnosa *mortgagee-a* prema trećima zasniva se na pravilu da on, od trenutka preuzimanja posjeda broda, ima sve ovlasti koje inače ima vlasnik broda.¹⁵¹ Međutim, u pogledu pitanja kojim se ovaj rad bavi, treba razlikovati dva moguća položaja hipotekarnog vjerovnika u odnosu na njegovo pravo ograničiti odgovornost za tražbine nastale iskorištavanjem broda u svrhu prijevoza stvari. Ukoliko hipotekarni vjerovnik deposesijom broda stupi u posjed broda i osobno iskorištava brod u prijevozne svrhe nesumnjivo je da će imati svojstvo brođara i moći će ograničiti odgovornosti. Svojstvo brođara omogućuje hipotekarnom vjerovniku da se za sve odnose za koje postoji mogućnost ograničenja odgovornosti posluži pravom na ograničenje odgovornosti.¹⁵² Znači, prava hipotekarnog vjerovnika pri iskorištavanju broda treba izvoditi iz njegova svojstva brođara. Tako, primjerice hipotekarni vjerovnik kao brođar može zamijeniti posadu, već postojećoj posadi odrediti nove uvjete ugovora o radu, može pristupiti spašavanju na moru te ubrati nagradu za spašavanje. Međutim, ovlaštenje hipotekarnog vjerovnika da uzme brod u posjed i iskorištava ga, pruža mu i mogućnost samostalnog sklapanja novih ugovora o iskorištavanju broda pa tako i ugovora o zakupu. Upravo hipotekarni vjerovnici, najčešće banke, koji su stupili u

¹⁴⁸ Npr. nerijetko nastaju sporovi u kojima su tuženi agenti za zapošljavanje pomoraca (*crewing agent*). Može se dogoditi da neovisni agent za zapošljavanje pomorca ne može ograničiti odgovornost u okolnostima kada svojom krivnjom zaposli nekompetentnog pomorca koji prouzroči štetu u pogledu koje agent bude tužen i nastoji ograničiti odgovornost. Ako se riječ “poslovođa” ograniči samo na osobe koje su izravno uključene u korištenje broda, izgleda da “*crewing agent*”, tim pojmom nije pokriven. Agent za zapošljavanje pomoraca je tzv. neovisni ugovarač i nije osoba za čija “djela, propuste ili greške” izravno odgovara vlasnik. Ograničenje odgovornosti agenta za zapošljavanje pomoraca ne može se podvesti niti pod čl. 1. st. 2., niti pod čl. 1. st. 4. Konvencije iz 1976. Tako objašnjavaju P. Griggs; R. Williams: *o.c. bilješka 27*, p. 9. Međutim prema našem pravu pomorski agent potpada pod definiciju poslovođe broda. *Poslovođa broda jest fizička ili pravna osoba koja... popunjava brod posadom* (čl. 5. st. 1. toč. 33 PZ-a).

¹⁴⁹ Tako propisuje čl. 225. st. 1. PZ-a. Prihodi koji se ostvaruju brodom su tzv. civilni plodovi, a od njih svakako najvažnije mjesto zauzima vozarina, međutim može se raditi i o tegljarini, nagradi za spašavanje, zakupnini.

¹⁵⁰ Tako objašnjava G. Stanković: Hrvatska pomorska hipoteka u svjetlu nadolazećih izmjena Pomorskog zakonika, *Vladavina prava*, god. I (1997), br. 1, str. 113-145.

¹⁵¹ Tako J. Marin: Pravno uređenje hipoteke na brodu u Republici Hrvatskoj, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law* 44 (2005), 159, str. 25-57.

¹⁵² Svojstvo brođara s vlasnika broda (založnog dužnika) prelazi na založnog vjerovnika.

posjed broda, obično brod osobno ne iskorištavaju, već ga daju u zakup. U tom slučaju smatra se da ne mogu potpadati pod skupinu osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost. Dakle, ako hipotekarni vjerovnik kao posjednik broda osobno iskorištava brod imat će pravo ograničenja odgovornosti. Suprotno od toga, ukoliko hipotekarni vjerovnik sklopi ugovor o zakupu gubi svojstvo brodaru i nije ovlašten ograničiti odgovornost. Ugovorom o zakupu svojstvo brodaru prenosi se na zakupoprimalca i on će biti ovlašten ograničiti odgovornost (opširnije pod zakupoprimalca). U slučaju sumnje tko je zakupoprimalca, a tko hipotekarni vjerovnik može poslužiti odgovor na pitanje tko imenuje i razrješava dužnosti zapovjednika jer to ovlaštenje pripada brodaru. Hipotekarni vjerovnici, ne mogu ograničiti odgovornost niti primjenom čl. 1. st. 4. Konvencije iz 1976.¹⁵³ jer osobe koje imaju pravo ograničiti odgovornost po čl. 1. st. 1. i 2. Konvencije iz 1976. (vlasnici broda i spašavatelji) nisu odgovorni za njihova djela i propuste.

U slučaju zakupa broda zakupoprimalca, a ne više brodovlasnik (zakupodavatelj), postaje osoba koja trećima odgovara za tražbine u vezi sa zakupljenim brodom. Prema našem pravu zakupoprimalca stječe svojstvo brodaru, to znači nositelja plovidbenog pothvata i posjednika broda, a posada je u načelu dužna izvršavati naloge zakupoprimalca. Prema anglosaksonskoj pravnoj teoriji, zakupoprimalca, (eng. *Demise charterer, bareboat charterer*) stječe posjed i nadzor nad brodom i preuzima niz prava i obveza koje je do tada imao brodovlasnik. *Demise (bareboat) charterer* se nerijetko naziva i *owner pro hac vice* (vlasnik za poseban slučaj). Govori se i o osobi koja oprema, opskrbljuje brod i upravlja plovidbom broda (*man, victual and navigate*), tj. *demise charterer* ili *bare boat charterer*. U skladu s tim, upravo osoba koja oprema, opskrbljuje i upravlja brodom o svom trošku smatra se "vlasnikom" u smislu njegovog značenja u *Limitation of Liability Act, 1851*. i ovlaštena je ograničiti odgovornost u istoj mjeri kao i sam vlasnik.¹⁵⁴ U ranije spomenutom sporu *Andrea Ursula*,¹⁵⁵ sud je iznio tumačenje instituta *beneficial ownership* i to vrlo liberalno. Prema tom gledištu, *beneficial owner* može biti, ne samo zakupoprimalca broda, nego i bilo koja druga osoba koja ima posjed i kontrolu nad brodom.

9.5. Osobe za čija djela, propuste ili pogreške odgovara vlasnik

Prema Konvenciji iz 1957., ograničiti odgovornost mogao je zapovjednik broda, članovi posade i drugi radnici brodovlasnika, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru, brodaru i poslovođe broda, kada djeluju u okviru svojih ovlaštenja. Dakle, Konvencija iz 1957., nije uključivala neovisne ugovarače, angažirane od stranaka koje su imale pravo ograničiti odgovornost, već jedino njihove radnike. Konvencija iz 1976., proširuje krug osoba za koje odgovara vlasnik ili spašavatelj u odnosu na Konvenciju iz 1957. Tim se pravom može koristiti bilo koja osoba za čija djela, propuste ili pogreške odgovara neka od osoba koja je ovlaštena ograničiti odgovornost, a to su brodovlasnik (naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru, brodar i poslovođa broda) te spašavatelj. To znači, da se u ovu skupinu osoba mogu uvrstiti i neovisni ugovarači brodovlasnika ili spašavatelja (tzv. *independent contractors*), a ne samo osobe koje su u radnom odnosu s nekom od osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost. Intencija ovakve stilizacije je omogućiti neovisnim ugovaračima, ponajprije, stivadorima angažiranim od strane brodovlasnika te brodovlasnikovim podugovarateljima da

¹⁵³ Čl. 1. st. 4. Konvencije iz 1976. propisuje: "ako se neko potraživanje iz čl. 2 upravi protiv neke osobe za čija djela, propuste ili greške odgovara vlasnik ili spašavatelj, ta osoba je ovlaštena koristiti se ograničenjem odgovornosti prema ovoj Konvenciji."

¹⁵⁴ o.c. bilješka 62, p. 840.

¹⁵⁵ o.c. bilješka 61.

ograniče svoju odgovornost. Primjerice u predmetu “*Muncaster Castle*”¹⁵⁶ Dom Lordova odlučio je da je brodovlasnik odgovoran ako brod bude nesposoban za plovidbu kao rezultat djela ili propusta neovisnih ugovarača koje je on angažirao u svezi s ispunjavanjem brodovlasnikove obveze iz čl. 3. st. 1. Haško-Visbijskih pravila, a ona je dokazati da je prije i na početku putovanja brod bio sposoban za plovidbu, odnosno da je uložio dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu. Iz toga slijedi da su neovisni ugovarači ovlašteni ograničiti odgovornost prema Konvenciji iz 1976., ako su tuženi od strane vlasnika oštećenih stvari jer su prouzročili nesposobnost broda za plovidbu, a za takav propust ili pogrešku odgovara brodovlasnik.¹⁵⁷ U interpretaciji čl. 1. st. 4. Konvencije iz 1976., pojavljuje se pitanje jesu li brodovlasnici odgovorni za djela hipotekarnih vjerovnika koji su stupili u posjed broda, ali brod sami ne iskorištavaju. Može se pretpostaviti da bi hipotekarni vjerovnici “nenamjerno” mogli ostati bez prava na ograničenje odgovornosti prema Konvenciji iz 1976.¹⁵⁸ Još tijekom rasprava oko priprema Konvencije iz 1976. u okviru CMI-a bilo je prijedloga da se proširi mogućnost ograničenja odgovornosti i na određene “ugovaratelje” brodovlasnika, čije djelovanje, iako ne uključuje odgovornost brodovlasnika, spada u okvir pomorskih tražbina (tako npr. djelovanje koje uključuje odgovornost krcatelja odnosno vlasnika za opasne stvari, u skladu s čl. 4 toč. 6 Haških pravila). Međutim, prijedlog nije prihvaćen u CMI-u, niti je IMCO pružio podršku tom prijedlogu.¹⁵⁹

9.6. Brodovlasnici – zapovjednici

Prema Konvenciji iz 1957., kada je tužba podnesena protiv zapovjednika broda ili članova posade, oni su ovlašteni ograničiti odgovornost i kada je događaj iz kojeg je nastala tražbina prouzrokovan njihovom osobnom krivnjom. Međutim, ako je zapovjednik broda ili član posade u isto vrijeme jedna od osoba koja je ovlaštena ograničiti odgovornost prema konvenciji (vlasnik broda, suvlasnik, naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru, brodar ili poslovođa broda), odredbe Konvencije primjenjuju se samo ako se radi o krivnji počinjenoj u svojstvu zapovjednika broda ili člana posade broda. Znači, ako su zapovjednik ili član posade broda u isto vrijeme vlasnik, naručitelj prijevoza, poslovođa ili brodar broda te osobe mogu biti ovlaštene ograničiti odgovornosti jedino u slučaju ako su djelo ili propust učinili u svojstvu zapovjednika ili člana posade broda. Konvencija iz 1976., više ne nameće takav uvjet. Prema Konvenciji iz 1976., nije odlučno je li vlasnik / zapovjednik broda djelovao u svojstvu zapovjednika broda ili vlasnika broda.¹⁶⁰

¹⁵⁶ Lloyd` s Report [1961] 1, p. 57, prema P. Griggs; R. Williams, *o.c. bilješka 27*, p. 11 .

¹⁵⁷ Jednako tome, Hamurška pravila, čl. 10. st. 1., izričito propisuju da je “... prijevoznik odgovoran u pogledu prijevoza koji je izvršio stvarni prijevoznik za radnje i propuste stvarnog prijevoznika i njegovih radnika ili punomoćnika koji su djelovali u granicama svog radnog zadatka.”

¹⁵⁸ Tako tumače i P. Griggs; R. Williams, *o.c. bilješka 27*, p. 11 .

¹⁵⁹ S. M. Carbone: *Limitation of Liability for Maritime Claims, An analyses of the CMI Draft convention as amended by IMCO, Il diritto marittimo*, II, (1976), p. 278-292.

¹⁶⁰ U sudskoj praksi Velike Britanije poznat je slučaj broda “*Annie Hay*” *Lloyd` s Report [1968] 1, p. 141*. Vlasnik broda “*Annie Hay*” nastupao je kao zapovjednik broda kada se brod sudario s jahtom koja je tada u cijelosti uništena i potopljena. Nije bilo spora oko uzroka nezgode, ona je nastala krivnjom zapovjednika/vlasnika. Vlasnik broda pozvao se na ograničenje odgovornosti koje ima prema čl. 6 (3) Konvencije iz 1957. i to na temelju toga što tražbina proizlazi iz djela ili propusta počinjenih u svojstvu zapovjednika broda. U Konvenciji iz 1976., ne postoji ekvivalentna odredba. Međutim, čl. 1. daje vlasniku općenito ovlaštenje da ograniči odgovornost, a prema ovoj konvenciji nije relevantno jesu li djelo ili propust počinjeni u svojstvu zapovjednika ili vlasnika.

9.7. Ograničenje odgovornosti prema odredbama koje uređuju pomorski prijevoz stvari

Prema odredbama PZ-a koje govore o ograničenju odgovornosti za štete na stvarima ograničenjem odgovornosti se mogu koristiti prijevoznik, zapovjednik broda, drugi član posade broda ili druge osobe koje rade za prijevoznika. Uvjet koji PZ spominje, a koji mora biti ispunjen da bi se zapovjednik, drugi član posade broda ili druge osobe koje rade za prijevoznika mogle koristiti ograničenjem odgovornosti je da je šteta prouzročena na radu ili u vezi s radom, odnosno u obavljanju službe ili u vezi sa službom (čl. 569. st. 1.).¹⁶¹ Pod "osobama koje rade za prijevoznika" podrazumijevaju se samo fizičke osobe koje ne nastupaju kao samostalni poduzetnici. Obuhvaćene su osobe koje rade za one koji su u pogledu mogućnosti ograničenja odgovornosti izjednačeni s prijevoznikom (vlasnici, poslovođe broda i naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru).¹⁶² Neovisni ugovaratelji mogu se neizravno služiti pomorskopравnim institutom ograničenja odgovornosti i to primjenom Himalaya klauzule. Prema domaćem pravu takva klauzula može imati učinak ako je između pomorskog prijevoznika i naručitelja (korisnika prijevoza) izričito ugovorena ili u teretnicu uključena.¹⁶³ Čl. 336. st. 3. ZOO-a propisuje da se ugovorom može utvrditi pravo u korist treće osobe. Dakle, prijevoznik s naručiteljem prijevoza može u korist trećeg neovisnog ugovaratelja njemu osigurati pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju izvanugovorne tužbe.¹⁶⁴ U interpretaciji odredbe čl. 569. PZ-a potrebno je istaknuti da ona ne djeluje kao *lex specialis* u slučaju izravne, izvanugovorne odgovornosti osoba kojima se pomorski prijevoznik služi. Kada bi odredbe čl. 569. PZ-a bile *lex specialis*, značilo bi uvođenje izvanugovorne odgovornosti zaposlenika u svim slučajevima kada i prijevoznik odgovara upravo zbog propusta i rada tih osoba (a ne samo za namjerno postupanje).¹⁶⁵ Prema općim propisima za naknadu štete prouzročene na radu i u svezi s radom (čl. 1061. st. 2. ZOO-a) oštećenik ima pravo zahtijevati popravlanje štete i neposredno od zaposlenika ako je štetu prouzročio namjerno. Dakle, prema općim propisima (obveznog prava) radnik je zaštićen propisom o odgovornosti prema trećim osobama, oštećenima, osim za *dolus* ili drugim riječima odgovara trećoj osobi samo za namjeru (*dolus*). Prema PZ-u (čl. 569. st. 2.) zapovjednik, drugi članovi posade broda i druge osobe koje rade za prijevoznika, kao i sam prijevoznik ne mogu se pozivati na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji su učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati. Mogućnost ograničenja odgovornosti zapovjednika

¹⁶¹ Stilizacija zakonskog teksta: "na radu ili u vezi s radom, odnosno u obavljanju službe ili u vezi sa službom" ima obilježje pleonazma. Nije poznato kakva bi bila razlika između poslova, odnosno u ovom slučaju šteta prouzročena "na radu" u odnosu na one nastale "u obavljanju službe ili u vezi sa službom", pa se to suvišno gomilanje istoznačnih riječi može ocijeniti nepotrebnim. Izraz "služba" asocira na obavljanje poslova državne službe ili državne uprave, stoga se smatra da je primjerenije da PZ u ovom kontekstu spominje samo "na radu ili u vezi s radom." Također, formulacija "u službi ili u vezi sa službom" ne spominje se u odredbi koja govori o odgovornosti prijevoznika za osobe kojima se u svom poslovanju služi. U čl. 550. st. 1. PZ-a spominje se formulacija "za radnje i propuste zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za prijevoznika ... u okviru obavljanja njihovih dužnosti...". Dakle, i zbog potrebe da uvjeti budu jedinstveno postavljeni u ove dvije odredbe koje uređuju pitanje kruga osoba za koje prijevoznik odgovara, kao i pravo istih osoba da ograniče odgovornost smatra se da bi trebalo izdijelja čl. 569. st. 1. ispustiti: "u obavljanju službe ili u vezi sa službom." To je, nažalost propušteno učiniti u novom PZ-u, pa predstavlja pitanje koje bi trebalo raspraviti prilikom slijedeće izmjene PZ-a.

¹⁶² B. Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 130 i 131.

¹⁶³ Tako i I. Grabovac: *o.c. bilješka 35*.

¹⁶⁴ Ako se radi o ugovornoj odgovornosti, u našem je pravu dopušteno sporazumom ograničiti odgovornost. Primjerice, slugač ugovorno odgovara naručitelju slugačkih poslova, a čl. 345. st. 3. ZOO-a propisuje da je pravovaljana odredba ugovora kojom se određuje najviši iznos naknade, ako tako određeni iznos nije u očitom nerazmjeru sa štetom i ako za određeni slučaj nije što drugo zakonom određeno.

¹⁶⁵ Tako tumači I. Grabovac: *o.c. bilješka 35*.

broda, drugih članova posade broda ili drugih osoba koje rade za prijevoznika u pogledu zakašnjenja ne dolazi u obzir pa zato nije niti propisana. Spomenute osobe mogu odgovarati samo izvanugovorno, a za zakašnjenje odgovornost može biti samo ugovorna. Navedene se osobe korisniku prijevoza nisu obvezale da će brod stići na odredište bez zakašnjenja,¹⁶⁶ pa od tuda ne postoji niti njihova odgovornost za zakašnjenje, a recipročno tomu niti pravo na ograničenje odgovornosti. Prema PZ-u osim ograničenja visine odgovornosti na temelju odredbi koje govore o prijevozu stvari morem, prijevoznik može ograničiti svoju odgovornost i na temelju odredbi PZ-a, koje uređuju globalno ograničenje odgovornosti, a koje predstavljaju krajnju granicu do koje prijevoznik odgovara. To znači, da će doći do primjene onog sustava ograničenja odgovornosti koji je niži, odnosno prijevoznik će u konkretnom slučaju odgovarati do one visine koja je za njega povoljnija.

¹⁶⁶ Tako tumače V. Brajković; I. Čolović; V. Filipović; B. Jakaša; N. Katičić; E. Pallua; V. Tomašić; S. Triva: *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentatorskim bilješkama*, Narodne novine, Zagreb, 1981., str. 239.

10. ZAKLJUČAK

Pisanje ovog diplomskog rada priveo sam njegovom kraju konačnim osvrtom na sve prethodno napisano saževši sve teme i poglavlja iz ovog rada kako bi objedinio te priveo kraju ono o čemu sam pisao. Uz detaljnu analizu odredbi PZ-a analizirao sam i odredbe relevantnih općih zakonskih propisa te međusobni odnos svih izvora pozitivnog prava.

Samo iskorištavanje samih pomorskih brodova u današnje vrijeme ogleda se kroz kompleksni sustavu obveznopравnih i stvarnopравnih odnosa, budući da se spomenuti odnosi konstantno mijenjaju te samim time i razvijaju; dok u samom iskorištavanju brodova kao što je i vidljivo iz ovog rada; javljaju se novi subjekti, vrlo brz razvoj pomorskog prijevoza nameće pravodobno reguliranje svih pravnih pitanja koja se javljaju kao problem rezultiran svim tim promjenama.

U takvoj situaciji zakonodavac se nalazi pred zadatkom preciznog definiranja pojmova, subjekata te propisivanja njihove odgovornosti; dok za adekvatno funkcioniranje pomorskopравne prakse smatram da je bitno težiti što je više moguće konceptualnom usklađivanju zakonskih pravila s praksom te što je više moguće olakšati njihovu upotrebu, što za sobom vuče i sustavno praćenje stvarnih oblika iskorištavanja brodova te obveznopравnih i stvarnopравnih (imovinskih) odnosa koji nastaju; također vrlovažnim smatram i praćenje same kvalitete izvršenja ugovora.

Smatram da se preciznim definiranjem osoba pri iskorištavanju pomorskih brodova dobiva na potpunosti samog Zakonika; pri čemu bih istaknuo da je uvođenje pojedinih pojmova kao što je prijevoznik, pri čemu je važno istaknuti da je definicija prijevoznika u novom PZ-u sastavljena je po uzoru na druge

međunarodne unifikacijske instrumente i ona zadovoljava uglavnom sve parametre današnjeg ugovornog iskorištenja broda; međutim, nedostatak novog PZ-a jest nepostojanje definicije stvarnog prijevoznika u odredbama

koje uređuju prijevoz stvari morem. U suvremenim uvjetima pomorskog poslovanja, u ovom kontekstu, osoba koju naš PZ naziva "brodar" naziva se stvarni prijevoznik ili izvršitelj. Stvarni prijevoznik ili izvršitelj svakako je osoba koja odgovara faktičnom stanju koje je praksa stvorila u izvršavanju prijevoznih poslova, a što će nužno postati i predmet raspravljanja za buduće izmjene i osuvremenjivanje PZ-a. Smatram da bi bilo korisno u budućim izmjenama PZ-a i u dijelu kojim je uređen prijevoz stvari definirati pored (ugovornog) prijevoznika kao osobe koja s krcateljem sklapa ugovor o prijevozu robe i stvarnog prijevoznika kao osobu kojoj je prijevoznik povjerio obavljanje dijela ili cijelog pomorskog prijevoza.

Te bi definicije odgovarale definicijama iz Hamburških pravila. Hrvatska nije ratificirala Hamburška pravila, međutim, to ne znači da se u domaći zakon ne bi mogla pretočiti rješenja koja su moderna i koja su se u praksi pokazala potrebnima i korisnima. Definicije prijevoznika i stvarnog prijevoznika trebale bi biti sročene tako da pomognu otkriti njihov identitet, pogotovo kod prijevoza bez prijevozne isprave. Također, bilo bi moguće, radi zaštite krcatelja, proširiti definiciju prijevoznika odredbom da se u slučaju sumnje prijevoznikom smatra vlasnik broda, dok on ne dokaže tko je zapravo prijevoznik, te da prijevoznik i stvarni prijevoznik odgovaraju solidarno.

Uvođenje pojma kompanije u kontekstu njezine ovlasti da imenuje i razrješava dužnosti zapovjednika broda te propisivanje da zapovjednik zastupa kompaniju rješenje je koje može izazvati nesporazume u praksi. Iznimno je važna uloga zapovjednika u pogledu komercijalnog aspekta prijevoznog posla i njegove ovlasti da potpisuje teretnicu, sklapa pravne poslove potrebne za izvršenje putovanja, sklapa ugovore o pomorskim plovidbenim polovima i sl.

Također, ovlasti prema zapovjedniku broda važne su i za utvrđivanje pravne prirode pojedinih načina eksploatacije broda. Općenito se smatra da zapovjednik djeluje u korist osobe koja obavlja komercijalnu djelatnost.

Prava i obveze ugovornih stranaka mnogobrojni su i imaju velik broj specifičnih sastavnica koje istraživanje ugovora o zakupu čine zanimljivim. U pronalasku odgovora na mnoga pitanja treba posegnuti ne samo za izvorima pomorskog prava već i za pravnim izvorima građanskog prava. U hrvatskom pravu zakup broda uređen je PZ-om, međutim velik broj supsidijarnih odredbi nalazi se u ZOO-u, i to specijalnim odredbama toga zakona koje uređuju zakup te u općim odredbama ZOO-a. Za rješavanje velikog broja pitanja koja nastaju sklapanjem i izvršavanjem tog ugovora zakonodavac postavlja samo opća načela prema kojima će se rješavati eventualni spor među strankama u slučaju kada njihovi međusobni odnosi nisu u ugovoru jasno formulirani. To znači da se u vezi s mnogim pitanjima zakonodavac ne miješa aktivno u odnose među strankama iz ugovora o zakupu, već prvenstveno prepušta njima da ugovorom urede međusobne odnose iz tog pravnog posla. U hrvatskom pravu ugovor o zakupu zadovoljavajuće je uređen. Većinu pitanja stranke uređuju autonomno, a u izvorima pozitivnog prava: PZ-u, odredbama ZOO-a o zakupu i općim odredbama ZOO-a, pronalaze se zakonski okviri mnoge dispozitivne odredbe koje dolaze do primjene ako stranke ugovorom pojedina pitanja ne urede drugačije. Malobrojne su prinudno-pravne odredbe i odnose se isključivo na obvezni pisani oblik sklapanja ugovora, produženja ugovora i pristanka za sklapanje podzakup.

Izmjene PZ-a u pogledu osoba na strani broda korisne su jer znače usklađivanje s važećim normativima relevantnih međunarodnih ugovora pomorskog prava koji obvezuju Republiku Hrvatsku. Međutim, s ciljem dosljednog usklađivanja konvencijskih odredbi i domaćeg pozitivnog propisa, a sve radi što učinkovitijeg ujednačivanja materije pomorskog prava u budućim izmjenama PZ-a, trebalo bi ukloniti uočene nedostatke i ugraditi određena suvremena rješenja, na koja se u ovom radu nastojalo upozoriti.

Budući da u svjetskim razmjerima slovimo kao pomorska zemlja s velikom mogućnošću razvoja u spomenutom sektoru, te sa velikim manevarskim mogućnostima u spomenutom polju; 'pomorstvo' možemo postaviti kao jedan od temeljnih elemenata našeg gospodarstva koje je danas nažalost zapostavljeno, a čemu je dodatnu notu dala i svjetska kriza u pomorstvu, iako mislim da mi (Republika Hrvatska) možemo i moramo maksimalno zaštititi prava naših pomoraca a samim time razviti i kvalitetno pomorsko pravno uređenje kako bi se što je više moguće zaštitilo postojeće, te omogućio daljnji razvoj odnosno iskorak u bliskoj nam budućnosti.

LITERATURA:

- 1. NOVINE U PRAVNOM REGULIRANJU ODGOVORNIH OSOBA U HRVATSKOM POMORSKOM ZAKONIKU IZ 2004.**
Dr. sc. Vesna Skorupan, UDK 347.795-3 Izvorni znanstveni rad, Primljeno: siječanj 2006.
- 2. KLAUZULE U UGOVORIMA O „TIME CHARTERU“.** Mr.sc. Božena Bulum, UDK 656.076.3 Pregledni rad, Primljeno: 20.11.2005.
- 3. POMORSKI ZAKONIK-**(NN 181/2004) donesen je 8. prosinca 2004., a stupio je na snagu 29. prosinca 2004.
- 4. OSOBE NA STRANI BRODA U UGOVORU O PRIJEVOZU STVARI MOREM.** Mr.sc. Vesna Skorupan, asistent, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, UDK 347.792 Izvorni znanstveni članak, Primljeno: 20.02.2003. Prihvaćeno za tisak: 14.05.2003
- 5. OSOBE OVLAŠTENE OGRANIČITI ODGOVORNOST ZA TRAŽBINE NASTALE IZ UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM.** Dr.sc Vesna Skorupan Wolff, Jadranski zavod HAZU Zagreb, UDK 347.795.3, Izvorni znanstveni članak, Primljeno: 23.04.2007

PRIOLOG: (PRIMJER „VOYAGE CHARTER“ UGOVORA)

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

October 1977

CODE WORD FOR THIS
CHARTER PARTY:

ASBATANKVOY

TANKER VOYAGE CHARTER PARTY

PREAMBLE

Geneva

Place

11th October 2011

Date

IT IS THIS DAY AGREED between [redacted] [redacted]
[redacted] registered owner (hereinafter called the "Owner") of the *Croatian flag*
SS/MS M/T " [redacted] ", built [redacted]
and [redacted] (hereinafter called the "Vessel")
[redacted] (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: *See also Annex 1 - Vessel's details*
- SDualweight: *110,461 metric tons (2240 lbs.)* Classed: *LR/CRS*
- Loaded draft of Vessel on assigned summer freeboard *15.524 meters 41- in.* in salt water.
- Capacity for cargo: *118,903 CBM at 98% excluding slops (of 2240 lbs. each)* % more or less, Vessel's option.
- Coated: Yes No
- Coiled: Yes No Last two cargoes:
- Now: Expected Ready:
- B. Laydays:
- Commencing: *22nd October 2011 - 00h01* Cancelling: *22nd October 2011 - 23h59*
- C. Loading Port(s): *1 safe port Turkish Med Intention Ceyhan*
- D. Discharging Port(s): *1 safe port Morocco intention Mohammedia* Charterer's Option
- E. Cargo: *Part cargo minimum 100,000 MTN crude 1/2 grades within vessel's natural segregation, Charterers' option upto full cargo no deadfreight for Charterers' account provided minimum quantity supplied. No heat.* Charterer's Option
- F. Freight Rate: *Worldscale 125. Overage if any at 50 pct* per-ton (of 2240 lbs. each).
- G. Freight Payable in USD to: *Owners' designated bank account*
- H. Total Laytime in Running Hours: *Wordscale hours, terms and conditions to apply, i.e. 72 hours*
- I. Demurrage per day and pro rata: [redacted] *Any undisputed demurrage in excess of five (5) days, including loadport and disport, shall be paid by Charterers to Owners without delay and in any event not later than five (5) working days after discharge of the cargo.*

- J. Commission total 3.75 pctof: %2.5 pct address commission is payable by Owner to Charterer and 1.25 pct broker commission is payable by Owner to [REDACTED] and 0.25 pct broker commission payable by Owners to [REDACTED] on the actual amount freight, deadfreight, demurrage when each and as freight is paid.
- K. The place of General Average and arbitration proceedings to be London/New-York (strike out one). English law to apply.
- L. ~~Totalop-Owner warrants Vessel to be a member of TOVALOP scheme and will be so maintained throughout duration of this charter. See beginning of [REDACTED] terms as attached~~
- M. Special Provisions: [REDACTED] additional clauses J1 to J23, additional clauses 1 to 6 and Annex I (vessel's details), as amended and as attached, are deemed to be incorporated in this Charter-Party and to form a part of it.

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:

THE OWNERS

By:

Witness the Signature of:

THE CHARTERERS

By:

This Charterparty is a computer generated copy of ASBATANKVOY form, printed under licence from the Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using software which is the copyright of Strategic Software Limited. It is a precise copy of the original document which can be modified, amended or added to only by the striking out of original characters, or the insertion of new characters, such characters being clearly highlighted as having been made by the licensee or end user as appropriate and not by the author.

PART II

1. **WARRANTY - VOYAGE - CARGO.** The vessel, chartered as specified in Part I hereof, and to be so maintained during the currency of this Charter, shall, with all convenient dispatch, proceed as ordered to Loading Port(s) named in accordance with Clause 4 hereof, or so near thereto as she may safely get (always afloat), and being seaworthy, and having all pipes, pumps and heater coils in good working order, and being in every respect fitted for the voyage, so far as the foregoing conditions can be attained by the exercise of due diligence, perils of the sea and any other cause of whatsoever kind beyond the Owner's and/or Master's control excepted, shall load (always afloat), from the factors of the Charterer a full and complete cargo of petroleum and/or its products in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her bunker fuel, consumable stores, boiler feed, culinary and drinking water, and complement and their effects (sufficient space to be left in the tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall forthwith proceed, as ordered on signing Bills of Lading, (direct to the Discharging Port(s), or so near thereto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo. If heating of the cargo is requested by the Charterer, the Owner shall exercise due diligence to maintain the temperatures requested.

2. **FREIGHT.** Freight shall be at the rate stipulated in Part I and shall be computed on intake quantity (except deadfreight as per Clause 3) as shown on the Inspector's Certificate of inspection. Payment of freight shall be made by Charterer without discount upon delivery of cargo at destination, less any disbursements or advances made to the Master or Owner's agents at ports of loading and/or discharge and cost of insurance thereon. No deduction of freight shall be made for water and/or admixture contained in the cargo. The services of the Petroleum Inspector shall be arranged and paid for by the Charterer who shall furnish the Owner with a copy of the Inspector's Certificate. **See [redacted] Terms 18 as attached.**

3. **DEADFREIGHT.** Should the Charterer fail to supply a full cargo, the Vessel may, at the Master's option, and shall, upon request of the Charterer, proceed on her voyage, provided that the tanks in which cargo is loaded are sufficiently filled to put her in seaworthy condition. In that event, however, deadfreight shall be paid at the rate specified in Part I hereof on the difference between the intake quantity and the quantity the Vessel would have carried if loaded to her minimum permissible floorboard for the voyage.

4. **NAMING LOADING AND DISCHARGE PORTS.**

(a) The Charterer shall name the loading port or ports at least twenty-four (24) hours prior to the Vessel's readiness to sail from the last previous port of discharge, or from bunkering port for the voyage, or upon signing this Charter if the Vessel has already sailed. However, Charterer shall have the option of nominating a discharging port or ports by radio to the Master on or before the Vessel's arrival at or off the following places:

ST. KITTS	On a voyage to a port or ports in:
PORT SAID	Caribbean or U.S. Gulf loading port(s)
	Eastern Mediterranean or Persian Gulf loading port(s)
	(from ports west of Port Said.)

(b) If lawful and consistent with Part I and with the Bills of Lading, the Charterer shall have the option of nominating a discharging port or ports by radio to the Master on or before the Vessel's arrival at or off the following places:

Place	On a voyage to a port or ports in:
LAND'S END	United Kingdom/Continent (Bordeaux/Hamburg range) or Scandinavia (including Denmark)
SUEZ	Mediterranean (from Persian Gulf)
GIBRALTAR	Mediterranean (from Western Hemisphere).

(c) Any extra expense incurred in connection with any change in loading or discharging ports (as named) shall be paid for by the Charterer and any time thereby lost to the Vessel shall count as used Laytime.

5. **LAYDAYS.** Laytime shall not commence before the date stipulated in Part I, except with the Charterer's sanction. Should the Vessel not be ready to load by 4:00 o'clock P.M. (local time) on the cancelling date stipulated in Part I, the Charterer shall have the option of cancelling this Charter by giving Owner notice of such cancellation within twenty-four (24) hours after such cancellation date; otherwise this Charter to remain in full force and effect. **See also [redacted] Terms 16 as attached.**

6. **NOTICE OF READINESS.** Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by letter, telegraph, wireless or telephone that the Vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the Vessel's arrival in berth (i.e., finished mooring when at a discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf), whichever first occurs. However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice or readiness for any reason over which Charterer has no control, such delay shall not count as used laytime.

7. **HOURS FOR LOADING AND DISCHARGING.** The number of running hours specified as laytime in Part I shall be permitted the Charterer as laytime for loading and discharging cargo, but any delay due to the Vessel's condition or breakdown or inability of the Vessel's facilities to load or discharge cargo within the time allowed shall not count as used laytime. If regulations of the Owner or port authorities prohibit loading or discharging of the cargo at night, time so lost shall not count as used laytime; if the Charterer, shipper or consignee prohibits loading or discharging at night, time so lost shall count as used laytime. Time consumed by the vessel in moving from loading or discharge port anchorage to her loading or discharge berth, discharging ballast water or slops, will not count as used laytime.

8. **DEMURRAGE.** Charterer shall pay demurrage per running hour and pro rata for a part thereof at the rate specified in Part I for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified. If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and/or discharge by reason of fire, explosion, storm or by a strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of the Charterer, supplier, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced one-half of the amount stated in Part I per running hour or pro rata for part of an hour for demurrage so incurred. The Charterer shall not be liable for any demurrage for delay caused by strike, lockout, stoppage or restraint of labor for Master, officers and crew of the Vessel or tugboat or pilots.

9. **SAFE BERTHING - SHIFTLING.** The vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, or alongside vessels or lighters reachable on her arrival, which shall be designated and procured by the Charterer, provided the Vessel can proceed thence, lie at, and depart therefrom always safely afloat, any lighterage being at the expense, risk and peril of the Charterer. The Charterer shall have the right of shifting the Vessel at ports of loading and/or discharge from one safe berth to another on payment of all towage and piloting shifting to next berth, charges for running lines on arrival at and leaving that berth, additional agency charges and expense, customs overtime and fees, and any other extra port charges or port expenses incurred by reason of using more than one berth. Time consumed on account of shifting shall count as used laytime except as otherwise provided in Clause 15.

10. **PUMPING IN AND OUT.** The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterer, and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril of the Vessel only so far as the Vessel's permanent hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer or its consignee. If required by Charterer, Vessel after discharging is to clean shore pipe lines of cargo by pumping water through them and time consumed for this purpose shall apply against allowed laytime. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. However, should the Vessel be prevented from supplying such power by reason of regulations prohibiting fires on board, the Charterer or consignee shall supply, at its expense, all power necessary for discharging as well as loading, but the Owner shall pay for power supplied to the Vessel for other purposes. If cargo is loaded from lighters, the Vessel shall furnish steam at Charterer's expense for pumping cargo into its Vessel, if requested by the Charterer, providing the Vessel has facilities for generating steam and is permitted to have fires on board. All overtime of officers and crew incurred in loading and/or discharging shall be for account of the Vessel.

11. **HOSES; MOORING AT SEA TERMINALS.** Hoses for loading and discharging shall be furnished by the Charterer and shall be connected and disconnected by the Charterer, or, at the option of the Owner, by the Owner at the Charterer's risk and expense. Laytime shall continue until the hoses have been disconnected. When Vessel loads or discharges at a sea terminal, the Vessel shall be properly equipped at Owner's expense for loading or discharging at such place, including suitable ground tackle, mooring lines and equipment for handling submarine hoses.

12. **DUES - TAXES - WHARFAGE.** The Charterer shall pay all taxes, dues and other charges on the cargo, including but not limited to Customs overtime on the cargo, Venezuelan Habilitation Tax, C.I.M. Taxes at La Havre and Portuguese Imposto de Comercio Maritimo. The Charterer shall also pay all taxes on freight at loading or discharging ports and any unusual taxes, assessments and governmental charges which are not presently in effect but which may be imposed in the future on the Vessel or freight. The Owner shall pay all dues and other charges on the Vessel (whether or not such dues or charges are assessed on the basis of quantity of cargo), including but not limited to French droits de quai and Spanish derramas taxes. The Vessel shall be free of charges for the use of any wharf, dock, pier or mooring facility arranged by the Charterer for the purpose of loading or discharging cargo; however, the Owner shall be responsible for charges for such berth when used solely for Vessel's purposes, such as awaiting Owner's orders, tank cleaning, repairs, etc. before, during or after loading or discharging.

13. (a). **CARGOES EXCLUDED VAPOR PRESSURE.** Cargo shall not be shipped which has a vapor pressure at one hundred degrees Fahrenheit (100 deg F.) in excess of thirteen and one-half pounds (13.5 lbs.) as determined by the current A.S.T.M. Method (Reid) D-322.

(b). **FLASH POINT.** Cargo having a flash point under one hundred and fifteen degrees Fahrenheit (115 deg F.) (closed cup) A.S.T.M. Method D-56 shall not be loaded from lighters but this clause shall not restrict the Charterer from loading or topping off Crude Oil from vessels or barges inside or outside the bar at any port or place where her conditions exist.

14. (a). **ICE.** In case port of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, the Vessel shall direct her course according to Master's judgment, notifying by telegraph or radio, if available, the Charterer, shipper or consignee, who is bound to telegraph or radio orders for another port, which is free from ice and where there are facilities for the loading or reception of the cargo in bulk. The whole of the time occupied from the time the Vessel is directed by reason of the ice until her arrival at an ice-free port of loading or discharge, as the case may be, shall be paid for by the Charterer at the demurrage rate stipulated in Part I.

(b). If on account of ice the Master considers it dangerous to enter or remain at any loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in or damaged, the Master shall communicate by telegraph or radio, if available, with the Charterer, shipper or consignee of the cargo, who shall telegraph or radio him in reply, giving orders to proceed to another port as per Clause 14 (a) where there is no danger of ice and where there are the necessary facilities for the loading or reception of the cargo in bulk, or to remain at the original port at their risk, and in either case Charterer to pay for the time that the Vessel may be delayed, at the demurrage rate stipulated in Part I.

15. **TWO OR MORE PORTS COUNTING AS ONE.** To the extent that the freight rate standard of reference specified in Part I hereof provides for special groupings or combinations

of ports or terminals, any two or more ports or terminals within such such grouping or combination shall count as one port for purposes of calculating freight and demurrage only, subject to the following conditions:

- (a) Charterers shall pay freight at the highest rate payable under Part I F hereof for a voyage between the loading and discharge ports used by Charterer.
- (b) All charges normally incurred by reason of using more than one berth shall be for Charterer's account as provided in Clause 9 hereof.
- (c) Time consumed shifting between berths within the particular grouping or combination shall not count as used laytime.
- (d) Time consumed shifting between berths within one of the ports or terminals of the particular grouping or combination shall count as used laytime.

16. GENERAL CARGO. The Charterer shall not be permitted to ship any packaged goods or non-liquid bulk cargo of any description; the cargo the Vessel is to load under this Charter is to consist only of liquid bulk cargo as specified in Clause 1.

17. (a) QUARANTINE. Should the Charterer send the Vessel to any port or place where a quarantine exists, any delay thereby caused to the Vessel shall count as used laytime; but should the quarantine not be declared until the Vessel is on passage to such port, the Charterer shall not be liable for any resulting delay.

(b) FUMIGATION. If the Vessel, prior to or after sailing upon this Charter, has docked or docks at any wharf which is not rat-free or steptoxia-free, she shall, before proceeding to a rat-free or steptoxia-free wharf, be fumigated by the Owner at his expense, except that if the Charterer ordered the Vessel to an infected wharf the Charterer shall bear the expense of fumigation.

18. CLEANING. The Owner shall clean the tanks, pipes and pumps of the Vessel to the satisfaction of the Charterer's Inspector. The Vessel shall not be responsible for any admixture of more than one quality of oil is shipped, nor for leakage, contamination or deterioration in quality of the cargo unless the admixture, leakage, contamination or deterioration results from (a) unseaworthiness existing at the time of loading or at the inception of the voyage which was discoverable by the exercise of due diligence, or (b) error or fault of the servants of the Owner in the loading, stow or discharge of the cargo.

19. GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE. The Vessel, her Master and Owner shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from: any act, neglect, default or barratry of the Master, pilots, mariners or other servants of the Owner in the navigation or management of the Vessel; fire, unless caused by the personal design or neglect of the Owner; collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters; saving or attempting to save life or property; wastage in weight or bulk, or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the cargo; any act or omission of the Charterer or Owner, shipper or consignee of the cargo, their agents or representatives; insufficiency of packing; insufficiency or inadequacy of marks; explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery; unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of the Owner to make the Vessel seaworthy or to buoy her property defect in hull, equipment or machinery; or from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault or privity of the Owner. And neither the Vessel nor Master or owner, nor the Charterer, shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss of damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from: Act of God; act of war; perils of the sea; riot or public enemies, pirates or robbing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; or seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or cargo; strikes or lockout or stoppage or restraint of labor from whatever cause, either partial or general; or riot or civil commotion.

20. ISSUANCE AND TERMS OF BILLS OF LADING. The Master shall, upon request, sign Bills of Lading in the form appearing below for all cargo shipped but without prejudice to the rights of the Owner and Charterer under the terms of this Charter. The Master shall not be required to sign Bills of Lading for any port which, the Vessel cannot enter, remain at and leave in safety and always about and not for any blockaded port.

(b) The carriage of cargo under this Charter Party and under all Bills of Lading issued for the cargo shall be subject to the statutory provisions and other terms set forth or specified in sub-paragraphs (1) through (6) of this clause and such terms shall be incorporated verbatim or be deemed incorporated by the reference in any such Bill of Lading. In such sub-paragraphs and in any Act referred to therein, the word "carrier" shall include the Owner and the Charterer of the Vessel.

(c) CLAUSE PARAMOUNT. This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, except that if this Bill of Lading is issued at a place where any other Act, ordinance or legislation gives statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels, August 24, 1924, then this Bill of Lading shall have effect, subject to the provisions of such Act, ordinance or legislation. The applicable Act, ordinance or legislation (hereinafter called the "Act") shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Owner of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to the Act to any extent, such term shall be void to the extent but no further.

(ii) JASON CLAUSE. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the Owner is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Owner in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving ship is owned or operated by the Owner, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Owner or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the carrier before delivery.

(iii) GENERAL AVERAGE. General Average shall be adjusted, stated and settled according to York/Antwerp Rules 1950 as amended 1994 and, as to matters not provided for by those rules, according to the laws and usages at the port of New York or at the port of London, whichever place is specified in Part I of this Charter. If a General Average statement is required, it shall be prepared at such port or place in the United States or United Kingdom, whichever country is specified in Part I of this Charter, as may be selected by the Owner, unless otherwise mutually agreed by an Adjuster appointed by the Owner and approved by the Charterer. Such Adjuster shall attend to the settlement and the collection of the General Average, subject to customary charges. General Average Agreements and/or security shall be furnished by Owner and/or Charterer, and/or Owner and/or Consignee of cargo, if requested. Any cash deposit being made as security to pay General Average and/or salvage shall be remitted to the Average Adjuster and shall be held by him at his risk in a special account in a duly authorized and licensed bank at the place where the General Average statement is prepared.

(iv) COLLISION. If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mate, pilot or the servants of the Owner in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder shall indemnify the Owner against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or Owner. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or object are at fault in respect of a collision or contact.

(v) LIMITATION OF LIABILITY. Any provision of this Charter to the contrary notwithstanding, the Owner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the owner or chartered owner of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.

(vi) WAR RISKS. (a) If any port of loading or of discharge named in this Charter Party or to which the Vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or

(b) if owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the Vessel to reach any such port of loading or discharge - the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter Party (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owner's discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affranchisement so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter Party, the Charter Party shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the Vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and in discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In the latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.

(c) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any otherwise whatsoever given by the government of the nations under whose flag the Vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.

If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the Vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the Vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affranchisement and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by the Charterers and/or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.

(vii) DEVIATION CLAUSE. The Vessel shall have liberty to call at any ports in any order, in ball with or without pilots, to tow or to be towed, to go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purpose of saving life or property or of landing any ill or injured person on board, and to call for fuel at any port or ports in or out of the regular course of the voyage. Any salvage shall be for the sole benefit of the Owner.

21. LIEN. The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadweight, demurrage and costs, including attorney fees, of recovering the same, which lien shall continue

after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any Bills of Lading covering the same or of any storagehouse

22. AGENTS. The Owner shall appoint Vessels agents at all ports. Owners agents at load port/Charterers agents at disport. See also additional clause 1 as attached.

23. BREACH. Damages for breach of this Charter shall include all provable damages, and all costs of suit and attorney fees incurred in any action hereunder
24. ARBITRATION. Any and all differences and disputes of whatsoever nature arising out of this Charter shall be put to arbitration in the City of New York or in the City of London whichever place is specified in Part I of this charter pursuant to the laws relating to arbitration there in force, before a board of three persons, consisting of one arbitrator to be appointed by the Owner, one by the Charterer, and one by the two so chosen. The decision of any two of the three on any point or points shall be final. Either party hereto may call for such arbitration by service upon any officer of the other, wherever he may be found, of a written notice specifying the name and address of the arbitrator chosen by the first moving party and a brief description of the disputes or differences which such party desires to put to arbitration. If the other party shall not, by notice served upon an officer of the first moving party within twenty days of the service of such first notice, appoint its arbitrator to arbitrate the dispute or differences specified, then the first moving party shall have the right without further notice to appoint a second arbitrator, who shall be a disinterested person with precisely the same force and effect as if said second arbitrator has been appointed by the other party. In the event that the two arbitrators fail to appoint a third arbitrator within twenty days of the appointment of the second arbitrator, either arbitrator may apply to a Judge of any court of maritime jurisdiction in the city abovementioned for the appointment of a third arbitrator, and the appointment of such arbitrator by such Judge on such application shall have precisely the same force and effect as if such arbitrator had been appointed by the two arbitrators. Until such time as the arbitrators finally close the hearings either party shall have the right by written notice served on the arbitrators and on an officer of the other party to specify further disputes or differences under this Charter for hearing and determination. Awards made in pursuance to this clause may include costs, including a reasonable allowance for attorney's fees, and judgement may be entered upon any award made hereunder in any Court having jurisdiction in the premises. See **Terms J20 as attached.**

25. SUEBET. Charterer shall have the right to sublet the Vessel. However, Charterer shall always remain responsible for the fulfillment of this Charter in all its terms and conditions.
26. OIL POLLUTION CLAUSE. Owner agrees to participate in Charterer's program covering oil pollution avoidance. Such program prohibits discharge overboard of all oily water, oily ballast or oil in any form of a persistent nature, except under extreme circumstances whereby the safety of the vessel, cargo or life at sea would be imperiled.

Upon notice being given to the Owner that Oil Pollution Avoidance controls are required, the Owner will instruct the Master to retain on board the vessel all oily residues from consolidated tank washings, dirty ballast, etc., in one compartment, after separation of all possible water has taken place. All water separated to be discharged overboard.

If the Charterer requires that demulsifiers shall be used for the separation of oil/water, such demulsifiers shall be obtained by the Owner and paid for by Charterer. The oil residues will be pumped ashore at the loading or discharging terminal, either as segregated oil, dirty ballast or co-mingled with cargo as it is possible for Charterers to arrange. If it is necessary to retain the residue on board co-mingled with or segregated from the cargo to be loaded, Charterers shall pay for any deadweight so incurred.

The Charterer agrees to pay freight as per the terms of the Charter Party on any consolidated tank washings, dirty ballast, etc., retained on board under Charterer's instructions during the loaded portion of the voyage up to a maximum of 1% of the total deadweight of the vessel that could be legally carried for such voyage. Any extra expenses incurred by the vessel at loading or discharging port in pumping ashore oil residues shall be for Charterer's account, and extra time, if any, consumed for this operation shall count as used laytime.

BILL OF LADING

Shipped in apparent good order and condition by
on board the
whereof

Stevedores/Motorship
is Master, at the port of

to be delivered at the port of
or so near thereto as the Vessel can safely get, always afloat, unto

or order on payment of freight at the rate of

This shipment is carried under and pursuant to the terms of the contract/charter dated New York/London

between _____ and _____, as Charterer, and
all the terms whatsoever of the said contract/charter except the rate and payment of freight specified therein apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment.

In witness whereof the Master has signed _____ Bills of Lading
of this tenor and date, one of which being accomplished, the others will be void.

Dated at _____ this _____ day of _____

Master

This Charter Party is a computer generated copy of the ASBATANKVOY form, printed under licence from the Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using software which is the copyright of Strategic Software Limited.

It is a precise copy of the original document which can be modified, amended or added to only by striking out of original characters, or the insertion of new characters, such characters clearly highlighted by underlining or use of colour or use of a larger font and marked as having been made by the licensee or end user as appropriate and not by the author.

BARRY ROGLIANO SALLES

ADDITIONAL CLAUSES to Charter-Party of
M/T "██████" / ██████
dated Geneva, 11th October 2011

██████ TERMS
(11/03/1993 updated 15/01/1999)

- CP ASBATANK -

York Antwerp rules as amended 1994.

Owners guarantee vessels is and will remain a member of ITOPF throughout the duration of the charter-party.

J1 - WORLDSCALE

~~Worldscale terms and conditions, except those for laytime, shall apply to this Charter Party.~~
Worldscale hours terms and conditions to apply, i.e. 72 hours.

J2 - ELIGIBILITY

~~Owners warrant that~~ To best of Owners knowledge the vessel is in all respects eligible and not blacklisted for any reasons whatsoever for trading to the ports and places specified in the charter party and that at all necessary times she shall have on board all certificates, records and other documents required for such service.

Any delays incurred because of the vessel's failure to comply with the above, shall not count as used laytime or as time on demurrage.

J3 - VOYAGE ORDERS

"The voyage orders given on time to the Owners via the brokers shall form part of the Charter Party. Should the Owners and/or Master fail in any respect to observe them, any delays so caused shall not count as laytime nor demurrage, and any expenses arising therefrom shall be for Owner's account.

The voyage orders shall not be contradictory to the Charter Party Terms.

J4 - NOTICE OF READINESS

Notice shall not be tendered before commencement of laydays and notice tendered by radio/telex shall qualify as written notice provided it is confirmed in writing as soon as reasonably possible.

Notwithstanding anything else in this Clause, if Charterers start loading ~~or discharging~~ the vessel before time would otherwise start to run under this Charter, time shall run from commencement of such loading or discharging.

BARRY ROGLIANO SALLES

M/T "██████" / ████████ CP dated 11th October 2011

J4 - NOTICE OF READINESS (continued)

At the discharge port the Notice of Readiness shall be given only between the hours of ~~08.00~~ 06.00 and ~~12.00~~ 1600 local time.

J5 - CLEAN BALLAST CLAUSE

Vessel to arrive at loading port(s) with clean ballast, where shore receiving facilities for dirty ballast are provided, any fee and/or costs for the discharge of ballast ashore to be for Owners' account.

J6 - CANCELLING

Clause 5 - Part II add :

"Should the vessel arrive after the cancelling date and the Charter Party not be cancelled, then laytime shall not commence until the vessel has been moored in her loading berth or 12 hours after arrival whichever occurs first. See also additional clause 6.

J7 - EXCESS QUANTITY

In no circumstances whatsoever shall the vessel load a quantity exceeding that given in the voyage orders unless the Charterers have authorized it by telex to their brokers.

Otherwise, any delays so caused shall not count as laytime or if the vessel is on demurrage, as demurrage. Any expenses caused thereby shall be for Owners' account.

Any cargo loaded in excess of the quantity agreed as per Charter Party will be paid at one half of the agreed rate for the voyage actually performed.

J8 - FREIGHT

Clause 2 hereby is modified as follows :

- (A) Words "on the inspector's certificate of inspection" are cancelled and replaced by "on the Bill of Lading".
- (B) The last sentence is cancelled.
- (C) There is to be added to the last sentence of clause 2 the following :

(E) "It is a condition precedent of the foregoing that : at least one original of this charter party duly signed and engaging the responsibility of the Owners shall be received by the Charterers a minimum of ~~ten~~ five banking days before the vessel's arrival at Mohammedia and that ship's agents shall receive ~~at least five banking days~~ before the vessel's arrival at Mohammedia confirmation from his bank that he has received from Owners in foreign currency an amount which in the opinion of the ship's agent and Owners will cover, to the satisfaction of the Moroccan Exchange Control, the ship's disbursements to be made. In this respect, a "banking days" signifies a day on which the banks in Casablanca, London and New York are open for the transaction of normal banking business.

BARRY ROGLIANO SALLES
M/T "██████" / ████████, CP dated 11th October 2011

J8 - FREIGHT (continued)

(II) The freight will be remitted after reception of the agreement of the Moroccan Exchange Control and the Central Bank. To be **maximum five banking days after completion of discharge.**

(III) No freight is payable on stops.

J9 - PUMPING

Owners undertake that the Vessel shall discharge a full **homogeneous** cargo, as defined hereunder, within 24 hours from the commencement of pumping or that the Vessel shall maintain a minimum discharge pressure of **7 bar 100-psi** at the Vessel's manifold throughout the period of discharge, **except when stripping**, provided that the shore receiving facilities are capable of accepting discharge of the cargo within such time or at such pressure.

Any additional time used owing to the inability of the Vessel to discharge the cargo within 24 hours or to maintain a minimum discharge pressure of **7 bar 100-psi** at the Vessel's manifold throughout the discharge shall be for Owners' account and shall not count as laytime or, if the Vessel is on demurrage, as demurrage. If the shore receiving terminal facilities are unable to accept discharge of the cargo within the aforementioned time or at the aforementioned discharge pressure the Master shall present the shore receiving terminal with a Note of Protest forthwith, and in any event prior to the Vessel's departure from the berth, and shall use all reasonable endeavours to have such Note of Protest countersigned on behalf of the shore receiving terminal. In the absence of which countersignature the master shall present a further Note of Protest to the shore receiving terminal.

Charterers will not consider any claim by Owners for additional time used in the foregoing circumstances in the absence of the provision by Owners of the following documentation :

- a) an hourly pumping log, signed by a responsible officer of the Vessel and a terminal or Charterers' representative, showing the pressure maintained at the manifold throughout discharge and, in the absence of a signature from a terminal or Charterers' representative, a Note of Protest,
- b) copies of all Notes of Protest issued or received by the Vessel in relation to the discharge in question, and
- c) copies of any other documentation generated by the Vessel or by the shore receiving terminal relevant to the discharge in question.

J10 - MOVING/SHIFTING

The time consumed in moving/shifting from one location to another shall start when the vessel prepares to move (i.e hoisting of anchors or pilot on board, whichever occurs ~~first~~ last) and when she is all fast in her berth, except as provided in Worldscales. In no event shall ~~such~~ first moving/shifting time count for laytime or if the vessel is on demurrage, for demurrage.

J11 - INERT GAS SYSTEM AND CRUDE OIL WASHING

Owners warrant that the vessel is equipped with Inert Gas and Crude Oil Washing Systems in full working order and that the officers and crew are full experienced in their use and that suitable procedures are followed on board for the operation of these systems.

BARRY ROGHIANO SALLIES
M/T "██████" / ████████ CP dated 11th October 2011

J11 - INERT GAS SYSTEM AND CRUDE OIL WASHING (continued)

Any time lost due to the incorrect operation of either or both of these systems shall not count as laytime or if the vessel is on demurrage, as demurrage.

A period of 12 hours shall be allowed for crude oil washing and any additional time taken therefore shall not count as laytime or demurrage".

J12 - LAYTIME

~~Ninety six (96)~~ Seventy two (72) running hours Sundays and Holidays included shall be allowed to Charterers as laytime for loading and discharging the vessel.

J13 - WEATHER CLAUSE

Any time lost at load ~~or discharge~~ port due to sea condition or bad weather to count as 50 PCT of laytime or 50 PCT of demurrage, and any time and expenses for unberthing / reberthing to be for Charterer's account.

At disport full time to count weather and/or sea conditions permitting or not. Time and expenses for unberthing/reberthing to be for Charterers account and payed directly by them.

J14 - TIME BAR CLAUSE

Charterers shall be discharged and released from ~~all liability~~ in respect of any claim for demurrage which Owners may have under this Charter unless a claim in writing has been presented to Charterers together with supporting documentation substantiating each and every constituent part of the claim within ~~90~~ 120 days of the completion of discharge of the cargo carried hereunder.

J15 - EXTRA INSURANCE ON CARGO (where applicable)

~~Any extra insurance premia or surcharges payable on the cargo because of the age and/or flag and/or class of the vessel shall be for Owners' account and shall be deducted from the freight to be paid.~~

~~The Charterers shall provide supporting documents in due course. It is to be noted that, for the purposes of calculating the vessel's age, the year a vessel comes out of the shipyard is counted in Morocco as year 1 while year 2 commences on the following January 1st.~~

J16 - DRUG AND ALCOHOL POLICY

Owners warrant that they adhere to the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) Guidelines for the control of drugs and alcohol on board ship.

BARRY ROGLIANO SALLES
M/T "██████" / ████████. CP dated 11th October 2011

J17 - ADDITIONAL OIL POLLUTION CLAUSES

(a) Owners warrant that the vessel is entered in a P & I Club which is a member of the International Group of P & I Clubs

(b) Owners warrant that they have in place, and shall maintain throughout the entire period of this Charter Party, with their P and I Club the standard oil pollution cover (currently USD ████████)

J18 - WAR RISK

Hull and machinery war risks premiums which are in effect on the date of this charter shall be for Owners' account for a period of first ~~days~~. Any increase in premiums plus any crew war bonus and/or any period in excess of the first ~~days~~ shall be for Charterer's account and payable against proper documentation. Any discount or rebate refunded to Owners for whatever reason shall be passed on to the Charterers.

Any premium or increase thereto attributable to closure insurance (i.e blocking and trapping) as well as war bonus to officers and crew shall always be for Owners' account.

- Hull and machinery value: USD ████████
- Rate of hull and machinery war risks premiums as of the date of this Charter :-----
- Period of first-----days to be determined as follows :
 - . starting : -----
 - . ending : -----

Any additional cost resulting from longer stay in war risk zone for Owners/vessel's purpose (such as, but not limited to bunkering, repairs, awaiting Owners' orders, crew change) will be for Owners' account.

J19 - ████████ INDEMNITY CLAUSE

Owners P+I club wording of LOL
(~~M.D. - This is the form given by the P & I Clubs~~);

~~1) The Charterer declares that:~~

- ~~A. the cargo to be loaded of _____
on the MT
by the
in execution of this charter party will become its property F.O.D.~~
- ~~B. The said cargo has been purchased by it for payment by means of a confirmed banker's documentary credit so that no original of the Bill of Lading will be available at Mohammedia on the arrival of the said vessel.~~
- ~~C. The said cargo will be discharged into its own storage at Mohammedia.~~
- ~~D. It will deliver to the ship's agents at Casablanca one original of the Bill of Lading duly discharged by the Charterer as soon as the latter receives the Bill of Lading from his bank.~~

J19 - ████████ INDEMNITY CLAUSE (continued)

- ~~2) In consideration of (2) supra and (3) infra, the Owner undertakes to instruct his master to deliver the said cargo into the Charterer's storage at Mohammadia without the presentation of an original of the Bill of Lading.~~
- ~~3) In consideration of (2) supra, the Charterer undertakes to:~~
- ~~A - Hold the Owner, his master and his agents, every one of them, indemnified against all claims which may be made upon them, or any one of them, under the said Bill of Lading or any one of the set of which it forms part, and against all loss, costs (as between attorney or solicitor and own client), damages and expenses which they, or any one of them, may suffer or incur by reason of the delivery of the said cargo in accordance with (2) supra.~~
 - ~~B - In respect of any arbitration proceedings commenced concerning the said cargo, to provide them from time to time and when requested by any one of them with sufficient funds to defend the same.~~
 - ~~C - To provide bail to prevent arrest or obtain release of the vessel or property in case of arrest of the vessel or any property belonging to them in connection with the said delivery of the cargo, and to indemnify them for any loss, costs, damages and expenses caused to them or any one of them by the arrest, whether such arrest is justified or not.~~
- ~~4) For the purpose of the interpretation of this clause, and of this clause alone, the expression "Owner", as the case where this charter party is concluded between the Charterer and a disponent Owner, shall mean the Head Owner and/or the disponent Owner(s).~~

J20 - ARBITRATION/JURISDICTION AND INTERPRETATION

- A - This Charter Party shall be construed and the relations between the parties shall be determined according to the Law of England.
- B - Any dispute between the parties under this Charter Party shall be decided by the English Courts to whose jurisdiction the parties hereby submit.

J21 - CARGO RETENTION CLAUSE

In the event that any cargo remains on board upon completion of discharge, Charterers shall have the right to deduct claim from freight an amount equal to the FOB port loading value of such cargo plus freight due with respect thereto, provided that the volume of cargo remaining on board is free flowing, pumpable, liquid and reachable by vessels pumps, as determined by two independent surveyors, one appointed and paid for by Owners, and one appointed and paid for by Charterers. Any action or lack of action in connection with this provision shall be without prejudice to any rights or obligations of the parties.

J22 - EARLY LOADING CLAUSE

In the event Charterer agrees to load vessel prior to commencement of laydays 22nd October 2011 (00h01 - 23h59), all such time to be credited against any time vessel is on demurrage. For purposes of this clause, time to count when vessel is all fast at the load port.

BARRY ROGLIANO SALLES

M/T "██████" / ██████████ CP dated 11th October 2011

J23 - ISM CLAUSE

The requirements of the International Safety Management code are hereby incorporated into the terms of this charter-party. Owners warrant that on and after the 1st July 1998, a safety management system in accordance with the ISM code will be in operation. Owners further warrant that on and after 1st July 1998 they (or the company as defined by the ISM code) shall have a valid document of compliance, and the vessel shall have a valid safety management certificate. In the event of any delay to the vessel caused by non compliance with the requirements of the ISM code, laytime or time on demurrage shall not count.

BARRY ROGLIANO SALLES
M/T "██████" / ████████ CP dated 11th October 2011

ADDITIONAL CLAUSES

- 1) Vessels agents shall be nominated by Charterers at nominated port of Mohammedia, such agents, although nominated by Charterers, shall be employed and paid by Owners.
- 2) Maximum two hours for Owners account after disconnection of hoses for documentation purposes.
- 3) Any taxes and/or dues on freight and or cargo which are not covered for by worldscale, to be for Charterers account.
- 4) Extra insurance if any due to vessel's age to be for Charterers account.
- 5) Binco ISPS clause

(A) (I) From the date of coming into force of the international code for the security of ships and of port facilities and the relevant amendments to chapter XI of SOLAS (ISPS code) in relation to the Vessel, the Owners shall procure that both the Vessel and 'The Company' (as defined by the ISPS code) shall comply with the requirements of the ISPS code relating to the Vessel and 'The Company'. Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant international ship security certificate (or the interim international ship security certificate) to the Charterers. The Owners shall provide the Charterers with the full style contact details of the company security officer (CSO).

(II) except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense or delay, excluding consequential loss, caused by failure on the part of the Owners or 'The Company' to comply with the requirements of the ISPS code or this clause shall be for the Owners' account.

(B) (I) the Charterers shall provide the CSO and the ship security officer (SSO)/Master with their full style contact details and any other information the Owners require to comply with the ISPS code.

(II) except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense, excluding consequential loss, caused by failure on the part of the Charterers to comply with this clause shall be for the Charterers' account and any delay caused by such failure shall be compensated at the demurrage rate.

(C) provided that the delay is not caused by the Owners' failure to comply with their obligations under the ISPS code, the following shall apply:

(I) notwithstanding anything to the contrary provided in this Charter Party, the Vessel shall be entitled to tender notice of readiness even if not cleared due to applicable security regulations or measures imposed by a port facility or any relevant authority under the ISPS code.

(II) any delay resulting from measures imposed by a port facility or by any relevant authority under the ISPS code shall count as laytime or time on demurrage if the Vessel is on laytime or demurrage. If the delay occurs before laytime has started or after

BARRY ROGLIANO SALES

M/T "██████" / ██████████. CP dated 11th October 2011

laytime or time on demurrage has ceased to count, it shall be compensated by the Charterers at the demurrage rate.

(D) notwithstanding anything to the contrary provided in this Charter Party, any additional costs or expenses whatsoever solely arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS code including, but not limited to, security guards, launch services, tug escorts, port security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the Owners' negligence. All measures required by the Owners to comply with the ship security plan shall be for the Owners' account.

(E) if either party makes any payment which is for the other party's account according to this clause, the other party shall indemnify the paying party.

6) Cancellation Clause:

Should it become obvious that the vessel will miss the cancellation date Owners to notify Charterers with a reasonable new date of readiness. Charterers within 48 hours (Saturday, Sunday, holidays excepted) after receipt of such notice to declare whether to maintain the charter party, with amended laydays, or to cancel the charter party without any kind of penalties and/or claims.

Furthermore, no claims whatever can be presented in relation with any late arrival, if vessel is maintained, and any demurrage will be paid as per charter party terms.

The present clause shall prevail over the printed clauses (whether standard or already amended) of any charter party form. So, in case of conflict or difference between printed clauses and the present clause, the provision of the present clause shall govern.

BARRY ROGLIANO SALLES
M/T "██████" / ██████ CP dated 11th October 2011

ANNEX I

VESSEL'S DETAILS

██████

prev name: ██████
flag: croatian
double hull oil tanker
built: ██████
loa: 246.76 m
beam: 42.48 m
ktm: 50 m
grt: 68,091
summer dwt: 110,461mt on 15.524m draft
tpc: 94 mt
capacity: 118,903 cbm at 98 pct excluding slops 2.692.5 cbm

book vessel approved by: Exxon; Erg; Chevron; ConocoPhillips; Petrogal ; Repsol; Saras;
API

last three cargoes + chris: C.O. / API
C.O. / ERG
C.O. / EXXON

itinerary: ship at falconara, ets 12th, eta ceyhan 18th agw wsup

