

KLAUZULE U UGOVORIMA O *TIME CHARTERU*

Mr. sc. BOŽENA BULUM
Jadranski zavod Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti
Frane Petrića 4, 10000 Zagreb

UDK 656.076.3
Pregledni rad
Primljeno: 20.11.2005.
Prihvaćeno za tisak: 17.05.2006.

Analiziraju se klauzule sadržane u standardnim obrascima ugovora o time charteru, koje se najčešće upotrebljavaju u međunarodnom pomorskom prijevozu. Poseban naglasak stavljen je na klauzule koje uređuju: trajanje i izvršenje ugovora o time charteru, plaćanje vozarine, posebne slučajeve prestanka ugovora o time charteru i usporedbu rješenja prihvaćenih u spomenutim klauzulama s rješenjima hrvatskog pomorskog prava.

Ključne riječi: *brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, standardni obrasci, NYPE obrazac, Baltim obrazac, klauzula o obvezi prijevoznika održavati brod sposobnim za plovidbu tijekom cjelokupnog ugovorenog razdoblja (engl. maintenance clause), brisovna klauzula (engl. cancelling clause), klauzula o zaposlenju i obeštećenju (engl. employment and indemnity clause), klauzula o vraćanju broda (engl. redelivery clause), klauzula o pravu na povlačenje broda (engl. right to withdraw), klauzula koja regulira plaćanje vozarine u slučaju smetnji u iskorištavanju broda koje nisu na strani naručitelja ili zbog izvršavanja njegovih naloga (engl. off-hire clause), klauzula o osujećenju komercijalne svrhe ugovora (engl. frustration).*

1. UVOD

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 vrijeme.¹ Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, prema sistematizaciji prihvaćenoj u Pomorskom zakoniku², spada među ugovore

¹ Vidi Grabovac, I.: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003. str. 170.

² Prvi pomorski zakonik koji je Republika Hrvatska donijela kao samostalna država objavljen je u Narodnim

o pomorskim plovidbenim poslovima, koji su po svojoj pravnoj prirodi ugovori o djelu (*locatio conductio operis*)³, 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 prepušta brod na potpunu upotrebu i iskorištavanje zakupoprimaltelju, 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 djelu⁴, 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*)⁵ 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 prepušta 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 pronalazanju zaposlenja za brod.

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).

³ 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).

⁴ 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.»

⁵ Vidi Manca, P.: *The Italian code of navigation*, Milano, 1985., str. 148.

Dok je PZ iz 1994. godine kao davatelja broda spominjao brodar, novi PZ je pojam brodar 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 pomorskopravni pojam i predstavlja osobu koja je nositelj brodarske djelatnosti u najširem smislu. Brodar sklapanjem ugovora o prijevozu stječe svojstvo prijevoznika.⁶

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 površno⁷ 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 ćemo 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.

2. 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

⁶ Pavić, D.: *Pomorsko pravo*, Knjiga druga, Split, 2002., str.84.

⁷ Poblize, Ivošević, B.: *Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod*, Institut za pomorstvo i turizam, Kotor, 1984. godina, str.15.

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).

PZ⁸ 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 plovidbi⁹. Prema Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova¹⁰ 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 kao dokaz o zaključenom ugovoru (*forma ad probationem*¹¹) 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

⁸ Odredbe PZ-a uređene su kao posebne, pa imaju prednost u primjeni ispred odredaba ZOO-a prema načelu *lex specialis derogat legi generali*.

⁹ Zakon je objavljen u SL br. 22/77.

¹⁰ 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.

¹¹ 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.

svrhu dokazivanja postojanja i sadržaja ugovora, pa nepostojanje pisanog ugovora ne bi dovelo do njegove apsolutne ništavosti.

3. 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- prijevoznike ugovore.

Brodarski ugovori (pa tako i *time charter*) spadaju u *tipske ugovore*¹² 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.

¹² Poblje o tipskim ugovorima, vidi Vedriš, M.- Klarić, P., *ibidem*, str. 394.

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 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: Balttime 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 (Balttime 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*.

3.1. 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 teretnici¹³. 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

¹³ 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.

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.)¹⁴

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.

Klauzula o pravuzaloga (Lien clause) daje prijevozniku založno pravo na teretu radi osiguranja plaćanja za neplaćenu vozarinu, prekostojnice¹⁵ 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 predumljena 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 ukrcan 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 raspremi (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.)

¹⁴ 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 brodar, ali se može ugovoriti pravo koje je za njega nepovoljnije. Vidi presudu VPS Hrvatske od 24. veljače 1987., UPPK 1988, str. 119-120, str.363.

¹⁵ 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.

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.

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 u 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)¹⁶ (12 months, 15 days more or less in charterers' option).

Pravo na prekoračenje ugovorenog vremena proizlazi iz načina iskorištavanja broda kod *time chartera*¹⁷. U tijeku trajanja ugovora, po prirodi stvari uvijek se treba

¹⁶ 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 Shelttime 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. Drugostupanski sud, Queens Bench Division, Commercial Court zauzeo je stajalište da vrijeme produženja ugovora od 15 dana spada u redovno vrijeme trajanja ugovora, a 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.

¹⁷ Vidi, Carver, T.G., *Carriage by sea*, 12. ed. London 1971. str. 314., Hopkins, *Business and Law for the*

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 roka¹⁸.

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*.¹⁹

Drugo, ovo se pravo ne smije koristiti suprotno ugovornoj klauzuli koja ga isključuje.

Što se tiče određivanja koju dužinu prekoračenja treba prihvatiti kao razumnu, smatra se da je to faktično pitanje koje zavisi od okolnosti svakog pojedinog slučaja.²⁰

Američka sudska praksa zauzela je stav o značenju izraza “about”. U američkoj sudskoj praksi u slučaju “The Rygja²¹” 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*

Shipmasters, London 1977. ,str. 385.

¹⁸ Vidi, Wilford, Coghlin, Healy, *o.c.*, str. 43.

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

²¹ 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.

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. Baltimere 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 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 protoka 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.

5. KLAUZULE KOJIMA SE UREĐUJE IZVRŠENJE UGOVORA O TIME CHARTERU

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 plovidbu ²²

²² 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 brodarara 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.

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 plovidbu²³ 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,²⁴ 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.

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 dira²⁵ 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*

²³ 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.

²⁴ 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 brodara*, Književni krug, Split, 1997., str. 23.

²⁵ Vidi, Ivošević, B., *o.c.*, str. 67.

to moguće na njegovu štetu.

Obveza osposobljavanja broda za plovidbu²⁶ 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 brodar, 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.²⁷

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.²⁸

²⁶ 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.,

²⁷ *Lloyd' s Law Reports* 2002., Vol.2.

²⁸ U sporu “*Sinia v. Suzuki*” sudac Geer je istaknuo 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

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 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.

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,²⁹ tako i u Baltimore 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

vremenskom razdoblju poduzeti razumne korake kako bi stavio brod u ispravno stanje. Vidi, Wilford, Coghly, Healy, *o.c.*, str. 92

²⁹ 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.

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.

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 zapovjednik³⁰ broda dužan izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda, što odgovara sadržaju *employment klauzule*.

Employment klauzula 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 naručiteljevim 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 naručiteljevim 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

³⁰ 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.

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.³¹

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)³² 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.

³¹ 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.

³² 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.

Postoje mišljenja koja bi trebalo razmotriti³³ 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 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.

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 pričinili 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.³⁴

³³ Jer prijevoznik kod *time chartera*, za razliku od zakupa broda, ostaje nositelj plovidbenog pothvata, pa *time* i odgovoran za izvršenje prijevoza.

³⁴ 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 pričinjena 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.

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 pitanja 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.

6. KLAUZULE KOJE REGULIRAJU OBVEZU PLAĆANJA VOZARINE I DRUGIH NAKNADA KOD UGOVORA O TIME CHARTERU

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 brodskog 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.

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.³⁵

³⁵ 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

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. Obavještavanje 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.³⁶

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

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.

³⁶ U slučaju "The Teno (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.

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 broda³⁷ i prihvati izvjesne naručiteljeve naloge u odnosu na izvršenje ugovora, a nakon što su se stekli uvjeti za raskid, to je bez pravnog 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.³⁸

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.³⁹

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 vozarine⁴⁰. Američka sudska praksa priznaje pravo i na naknadu apstraktne štete⁴¹ 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

³⁷ Ova sporna pitanja u engleskoj sudskoj praksi meritorno su raspravljana u sporovima "The Gorgios C. (1971.)" i "The Aegoussiotis (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.

³⁸ Poblize, Carver, T. G., o.c., str. 338.

³⁹ Vidi, Carver, T. G., o.c., str. 339.

⁴⁰ 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.

⁴¹ 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 gleda prava na naknadu neimovinske štete izjednačuje fizičke i pravne osobe.

vozarina nije plaćena o dospelosti. Navedena odredba daje pravo na odustanak od ugovora koje se ne mora koristiti.

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-prijevozničkog 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 davanja izuzev onih koja su u čl. 582. navedena, jer se u teoriji⁴² 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). *Baltim*e čarter- partija obuhvaća sva davanja predviđena čl. 582. PZ-a, ali i mnoga druga. Prema klauzuli *Baltim*e-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 čarter- partija u nešto sažetijoj formi sadrži istovjetne odredbe, dok za razliku od *Baltim*e-a precizira stranačke obveze u vezi s troškovima dezinfekcije i

⁴² 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.

deratizacije, koji prema Baltice-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 brodarskog ugovora na putovanje, a niti kod pomorsko-prijevozničkog 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.

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.⁴³ Kod svih prijevoznih ugovora postoji prijevoznikova obveza (izričita ili prešutna) da prijevoz stvari izvrši na vrijeme bez neopravdanog skretanja s ugovorenog puta.⁴⁴

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 Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch). Iste odredbe postoje i kod većine ostalih poznatih tipova čarter-partija, 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 despatch* 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

⁴³ 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.

⁴⁴ Poblize, Ivošević, B., *o.c.*, str. 28.

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 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.

8. KLAUZULE KOJE UREĐUJU NARUČITELJEVO PRAVO NA OBUSTAVU VOZARINE U ODREĐENIM SLUČAJEVIMA

Kod *time chartera* naručitelj je obavezan 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.⁴⁵

Takve odredbe u formularima ugovora o *time charteru* nazivaju se *off-hire* klauzule.

T.E. Scrutton ističe kako se u većini *charter-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.⁴⁶

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

⁴⁵ Vidi, Scrutton, T.E. , *o.c.*, str. 404.

⁴⁶ Vidi, Scrutton, T.E. , *o.c.*, str. 410.

se duže 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.

Baltime 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 prouzročenog 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, izuzev onih na strani naručitelja, odnosno onih nastalih u izvršenju njegovih naloga. PZ ne spominje krivnju,⁴⁷ 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 prekid 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.

⁴⁷ 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.

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 neвремена, 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 broda⁴⁸;
- manjak u posadi broda (*crew deficiencies, deficiencies of men*) i štrajk brodske posade;
- poslovi dezinfekcije i deratizacije broda;
- uzapćenje ili rekvizicija⁴⁹ 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.

⁴⁸ 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.

⁴⁹ 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. Poblježe, Predojević, Lj.: *Pomorski poslovni riječnik*, Otokar Keršovani, Opatija, 1988. godina, str. 436.

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 može biti off-hire razlog.⁵⁰

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.⁵¹

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*⁵² 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.

⁵⁰ Vidi, Ivamy, H.: *Casebook on Carriage by Sea*, London, 1977., str.15. U konkretnom sporu posada je odbila ploviti izvan konvoja.

⁵¹ 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*.

⁵² 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 Bourgasu 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. Tvrdili 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.

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 *time-charteru*.

Određeni odbici od vozarine slični *off-hire* klauzuli predviđaju se i za slučaj kada kapacitet broda nije onakav kakav je prikazan u čarter-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*.

9. KLAUZULE KOJE UREĐUJU POSEBNE SLUČAJEVE PRESTANKA UGOVORA O TIME CHARTERU

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 njegovog prestanka⁵³. 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.⁵⁴

⁵³ Vidi, Scrutton., T.E, *o.c.*, str.111.

⁵⁴ U slučaju “*Bank Line v. Capel*” bila je izvršena rekvizicija broda, pa je sudac Lord Sumner izvršio utvrđe-

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*.⁵⁵

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.⁵⁶

nje 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 *charter-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.

⁵⁵ 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.

⁵⁶ 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.

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, Baltime 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.

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.⁵⁷

U engleskoj sudskoj praksi postoji spor o tome je li trajanje zakašnjenja faktičko ili pravno pitanje.⁵⁸

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.

⁵⁷ Vidi, Wilford, Coghlin, Healy, *o.c.*, str. 181.

⁵⁸ 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.

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.

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 je u trenutku zaključenja ugovora pravilno procijenio buduća kretanja vozarine na tržištu brodskeg prostora.

Financijski gubitci koje suvremena pomorsko pravna praksa priznaje kao razlog prestanka ugovora i koji se najčešće navode u formularnim ugovorima, su oni gubitci 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.

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 itd.

10. ZAKLJUČAK

Ugovor o *time charteru* je vrlo čest ugovor u međunarodnom pomorskom prijevozu. Kod sklapanja ugovora najčešće se koriste standardni obrasci ugovora o *time charteru*, koji su uobičajeni i čiji je sadržaj poznat ugovornim stranama, kako bi se skratilo vrijeme pregovaranja, ali i izbjegli neželjeni sporovi među strankama.

Najpoznatiji standardni obrasci su *Baltim Form* i *New York Produce Exchange Form*, koji su po svom sadržaju vrlo slični, no određene razlike između ove dvije forme, na koje smo ukazali proučavajući konkretne klauzule ugovora, ipak postoje. Kada je riječ o obliku ugovora o *time charteru* Pomorski Zakonik propisuje obvezni pisani oblik ugovora uz sankciju njegove ništavosti ako se ugovor ne sklopi u pisanom obliku (*forma ad solemnitatem*). Mišljenja smo kako bi *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.

U ovom radu bilo je riječi o klauzulama koje se unose u ugovore o *time charteru*, a kojima se reguliraju pitanja poput trajanja ugovora o *time charteru* (*about clause*), izvršenja ugovora o *time charteru* (*maintenance clause, cancelling clause, employment and indemnity clause, redelivery clause*), plaćanja vozarine (*right to withdraw, off-hire clause*), te klauzule koje uređuju posebne slučajeve prestanka ugovora o *time charteru* (*frustration clause*).

Naše stajalište je kako bi se u hrvatskom pomorskom zakonodavstvu trebala prihvatiti neka rješenja iz klauzula koje su se formirale međunarodnoj poslovnoj i pravnoj praksi. To se u prvom redu odnosi na *maintenance clause* koja predviđa prijevoznikovu obvezu održavanja broda sposobnim za plovidbu tijekom cjelokupnog ugovorenog razdoblja, kao i *indemnity clause* koja određuje da ako je teretnicu potpisao zapovjednik broda u svojstvu naručiteljevog agenta, naručitelj je dužan oštetiti prijevoznika za sve štete koje nastanu na teretu koji se prevozi temeljem tako potpisane teretnice, a koje je prijevoznik naknadio trećima.

LITERATURA:

1. CARVER, THOMAS GILBERT: *Carriage by Sea*, 12. ed, London , 1971.
2. GILMORE GRANT- BLACK CHARLES: *The law of admiralty*, The Fundation Press, Mineola, NY,1975.
3. GRABOVAC, IVO: *Odgovornost prijevoznika*, Split, 1989.
4. GRABOVAC, IVO: *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Književni krug, Split, 1991.

5. GRABOVAC, IVO: *Pomorski zakonik*, Informator, Zagreb, 1994.
6. GRABOVAC, IVO: *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet, Split 1997.
7. GRABOVAC, IVO: *Ogledi o odgovornosti brodara*, Književni krug, Split, 1997.
8. GRABOVAC, IVO: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003.
9. IVAMY, HARDY: *Casebook on Carriage by Sea*, London, 1977.
10. IVOŠEVIĆ, BORISLAV: *Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod*, Institut za pomorstvo i turizam, Kotor, 1984.
11. JAKAŠA, BRANKO: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, 3. knjiga, *Ugovori o iskorištavanju brodova*, Informator, Zagreb, 1980.
12. MANCA, PLINIO: *The Italian code of navigation*, Milano, 1958.
13. PAVIĆ, DRAGO: *Pomorsko pravo II. Knjiga, Pravo pomorskih prijevoza*, Split, 2002.
14. POLIĆ-ĆURČIĆ VESNA: Stupanje na snagu Hamburških pravila i njihov utjecaj na pomorsku privredu, *UPP* br.1-2, 1992.
15. *Pomorska enciklopedija*, II izdanje, JAZU, Zagreb 1985.
16. *Pomorski zakonik*, NN br.181/94.
17. SCRUTTON, THOMAS EDWARD: *Charterparties and Bills of Lading*, Sweet & Maxwell, London, 1948
18. VEDRIŠ, MARTIN- KLARIĆ, PETAR: *Građansko pravo*, Narodne novine, Zagreb, 1998.
19. WILFORD, COGHLIN, HEALY: *Time-Charters*, London 1978.
20. *Zakon o obveznim odnosima*, NN br. 35/2005.

Summary:

CLAUSES IN TIME CHARTER CONTRACTS

This paper analyses time charter contract and standard forms which are usually used in international maritime transport. The paper especially deals with clauses which regulate: duration of contract, performance of contract, hire and special ways of ending of time charter contract. It tries to compare standard forms with solutions accepted in Croatian Maritime Law.

Key words: *time charter, standard forms, NYPE form, Baltime form, maintenance clause, cancelling clause, employment and indemnity clause, redelivery clause, right to withdraw, off-hire clause, frustration.*