

PRAVNI ASPEKTI GRADNJE I ISPORUKE BRODA

ZORAN TASIĆ, dipl. iur.*

UDK 629.5.081 : 347.79

347.791.3

347.44 : 629.54

629.5.011 : 005.71

Stručni članak

Primljeno: 9.5.2014.

Prihvaćeno za tisak: 9.10.2014.

Autor iznosi neke pravne aspekte gradnje i isporuke broda, osvrćući se pri tome ne samo na neke aspekte hrvatskoga prava, već i na prisustvo engleskoga prava u ugovorima o gradnji broda kako hrvatskih, tako i svjetskih brodogradilišta. Mada se radi o izuzetno složenoj pravnoj problematici, autor nastoji približiti neke od bitnih odredaba ugovora o gradnji broda, temeljna prava i obveze ugovornih strana, posljedice neispunjenja ugovornih obveza, pravne aspekte isporuke broda, ulogu klasifikacijskih društava.

Ključne riječi: gradnja broda; ugovor; obveze brodogradilišta; obveze naručitelja; neispunjenje; isporuka; klasifikacijsko društvo; pravo

1. UVOD

Gradnja broda je izuzetno složen projekt, ne samo s tehničkog aspekta, već i pravno-financijskog aspekta. Tim više što je u projektu gradnje broda prisutno više područja prava (građansko, pomorsko, statusno, korporativno, financijsko, pravo osiguranja) i više mjerodavnih prava (pravo ugovora, pravo zastave broda, pravo osiguranja broda u gradnji, pravo ugovora o dostavi opreme i materijala za brod, pravila klasifikacijskoga društva, međunarodni propisi).

U procesu gradnje broda učestvuje više pravnih subjekata, bilo izravno ili neizravno. Osim brodograditelja i naručitelja, tu su klasifikacijsko društvo, banke koje financiraju brodograditelja i naručitelja, osiguratelj broda u gradnji, upravna tijela države brodograditelja, vlasti države buduće zastave broda, predstavnici naručitelja u brodogradilištu, podizvođači radova, dostavljači opreme i materijala koji se imaju ugraditi u brod, osobe određene ugovorom za rješavanje sporova koji mogu nastati iz ugovora. Svi navedeni subjekti na određeni način stupaju u pravne odnose s brodograditeljem i naručiteljem ili u pravne položaje u odnosu na brod u gradnji.

Ugovori o gradnji broda se djelomice osvrću i na takve pravne subjekte tako da:

- određuju obvezu brodograditelja da naručitelju priskrbi garanciju svoje banke za povrat avansnog dijela cijene broda koje naručitelj plati tijekom gradnje broda;

* Zoran Tasić, dipl.iur., CMS Reich-Rohrwig Hainz d.o.o., Ilica 1, 10000 Zagreb, e-mail: Zoran.Tasic@cms-rrh.com

- definiraju čiju svjedodžbu klase brod treba imati na isporuci i koja je uloga klasifikacijskoga društva tijekom gradnje broda;
- utvrđuju pravo naručitelja da svoja prava iz ugovora o gradnji broda može ustupiti u korist svojih financijera radi osiguranja financiranja cijene broda;
- određuju prava i obveze predstavnika naručitelja;
- utvrđuju da će brod u gradnji biti upisan u upisniku brodova u gradnji, a da će po isporuci vijati zastavu određene države po izboru naručitelja, pri čemu je određeno da brod dobije sva ona odobrenja i svjedodžbe koje ta država za takav tip broda propisuje;
- utvrđuju pravo brodograditelja da određene radove na brodu može povjeriti nekome drugome;
- utvrđuju obvezu brodograditelja da drži brod osiguranim za cijelo vrijeme njegove gradnje;
- propisuju način imenovanja raznih eksperata i arbitara za odlučivanje o sporu koji između brodograditelja i naručitelja može nastati iz ugovora.

Budući da brod bez potrebnih svjedodžbi uopće nije brod ni u jednom smislu (nije mu dozvoljeno isploviti iz luke brodogradilišta, ne može biti osiguran kako za trup tako ni od odgovornosti broдача, ne može vijati zastavu niti jedne države) u trenutku isporuke broda, klasifikacijska društva imaju izuzetno važnu ulogu. Njihova su pravila i smjernice također vrlo složena, a njihovo tumačenje i primjena isključivo u nadležnosti njih samih. No, i klasifikacijska društva odgovaraju za štetu, bilo brodograditelju, bilo naručitelju, ako se utvrdi da je do štetnog događaja došlo uslijed njihove nepažnje ili nemara pri obavljanju njihove djelatnosti. O tome postoji međunarodna sudska praksa.

Na poslijetku, na konačni tekst ugovora o gradnji broda, kao i na primjenu međunarodnih propisa na brod nakon isporuke, veliki utjecaj imaju i banke koje financiraju troškove gradnje broda. Budući da im se radi osiguranja otplate kredita najčešće ustupaju prava iz ugovora o gradnji broda, nije im svejedno kakva su to prava.

2. BROD U GRADNJI

Pomorski zakonik Republike Hrvatske¹ ("Pomorski zakonik") u članku 5., točka 29. definira "brod u gradnji" kao "gradnja broda od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje do trenutka upisa u upisnik brodova".

Nažalost, ova je definicija nezadovoljavajuća kako u semantičkom tako i u imovinsko-pravnom smislu.

Semantički, "brod u gradnji" nije i ne može biti isto što i "gradnja broda".

¹ Narodne Novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13.

U imovinsko-pravnom smislu, gradnja broda se ne može kupiti, niti prodati. Predmet kupoprodaje može biti samo brod koji se gradi. Gradnja broda se ne može nigdje upisati, jer upisnik u koji bi se gradnje upisivale ne postoji. Postoji samo upisnik brodova u gradnji. Gradnja broda ne može biti iskazana kao nečija imovina; gradnja broda ne može biti predmet vlasništva niti drugih stvarnih prava: na gradnji broda ne može se zasnovati hipoteka, i dr. Stvarna prava je moguće zasnovati samo na i glede broda koji se gradi.

Tek se iz odredaba Dijela 7, Glava I Pomorskog zakonika, kojima se regulira ugovor o gradnji broda, te Dijela 5, Glava III, gdje se govori o upisu brodova u gradnji, može ustvrditi da je brod u gradnji ipak brod, i to u imovinsko-pravnom smislu.

U imovinsko-pravnom smislu, brod u gradnji je imovina iz slijedećih razloga:

- ima svoju cijenu određenu u ugovoru o gradnji broda, odnosno određivu na tržištu, ili u ovršnom ili stečajnom postupku radi njegove prodaje;
- pripada brodogradilištu u kojem se gradi, ako ugovorom nije drugačije određeno;
- predmet je vlasništva i drugih stvarnih prava (hipoteka, retencija);
- predmet je kupoprodaje;
- osigurava se od različitih, uobičajenih rizika.

U tehničkom smislu, brod u gradnji je i tek položena kobilica budućega broda, kao i svaka kasnija faza toga broda tijekom njegove gradnje, sve dok se ne upiše u upisnik brodova.

Takvu definiciju nudi i "The Marine Encyclopedic Dictionary"² pod pojmom "Novogradnja" ("Newbuilding"): "brod u narudžbi, tj. ugovoren da bi se izgradio, odnosno položena kobilica, ili u gradnji do njegovog završetka i isporuke njegovom vlasniku, te upisa i početka obavljanja brodarskih usluga. Novogradnja se označava brojem gradnje (kojeg mu dodijeli brodograditelj i koji se javlja u svim planovima i nacrtima gradnje broda, kao i u upisniku brodova u gradnji)" (slobodan prijevod autora).

3. UGOVOR O GRADNJI BRODA

U članku 430 (1) Pomorskog zakonika, ugovor o gradnji broda je određen kao "ugovor kojim se brodograditelj obvezuje prema projektu i tehničkoj dokumentaciji izgraditi novi brod u određenom roku, a naručitelj se obvezuje za izgrađeni brod platiti ugovorenu cijenu."

Ugovor o gradnji broda je dvostrani pravni posao te je kao takav najvećim dijelom reguliran i odredbama Zakona o obveznim odnosima³, dok se odredbe Pomorskog zakonika (članak 430. – 441.) imaju smatrati *lex specialis*.

² Autor Eric Sullivan, 4. izdanje Lloyd's of London Press Ltd., London 1995. godina, str. 312.

³ Narodne Novine Republike Hrvatske br. 35/05, 41/08, 125/11.

Prema engleskom pravu, ugovor o gradnji broda je sporazum stranaka o gradnji i prodaji broda, odnosno o gradnji i prodaji buduće stvari, sukladno njenom opisu; slično ugovoru o građenju.

Budući da je brod u gradnji stvar koje u vrijeme sklapanja ugovora nema, vlasništvo na brod može se prenijeti tek završetkom njegove gradnje. Po engleskom pravu, ugovor o gradnji broda je sporazum o budućoj prodaji robe (*an agreement to sell*), pa se brod u gradnji, kao takav, sukladno engleskom pravu, nema gdje ni upisati. (U nekim se slučajevima ugovara da će vlasništvo na budućoj stvari prelaziti na kupca u fazama, uz plaćanje cijene u obrocima tijekom gradnje)⁴.

Međunarodna je sudska praksa također određivala pojam ugovora o gradnji broda. U nekim slučajevima takav je ugovor određen samo kao ugovor o prodaji buduće stvari gdje prijenos vlasništva nije moguć u vrijeme zaključenja ugovora, dok je u drugima određen kao složeni oblik kupoprodajnog ugovora s elementima ugovora o građenju gdje temelj potraživanja ugovorne cijene nije samo prodaja i prijenos vlasništva na brodu, već i obavljene faze gradnje broda. Ovakvo je poimanje ugovora o gradnji broda izuzetno značajno te je, npr. u engleskoj sudskoj praksi, relativno novijega datuma⁵.

Za razliku od kontinentalne europske pravne tradicije engleski sudovi nastoje utvrditi objektivno značenje ugovora, a ne subjektivne namjere stranaka. Stoga je sam ugovor relevantan dokaz, radije nego namjere stranaka koje su dovele do zaključenja ugovora.

4. OBVEZA BRODOGRADILIŠTA

Obveza je brodogradilišta izgraditi i isporučiti brod sukladno ugovoru i tehničkoj specifikaciji (kao što su opis broda, njegove veličine, karakteristike, performance, uvjeti i pravila klase, određena međunarodna pravila, kao i propisi države zastave koju će vijati nakon isporuke).

Sukladno engleskom pravu, brod na isporuci treba:

- odgovarati ugovornom opisu;
- biti zadovoljavajuće kvalitete; i
- odgovarati svrsi zbog koje je građen.

Ugovor o gradnji broda nikada ne bi trebao sadržavati odredbu prema kojoj brod na isporuci mora udovoljavati zahtjevima naručitelja, jer tada naručitelj sebe stavlja u ulogu arbitra. Stoga usklađenost broda s ugovorom treba biti utvrđena te-

⁴ Vidi članak 19 engleskoga Zakona o prodaji robe ("Sale of Goods Act") iz 1979. godine; PS Atiyah: *The Sale of Goods*, Pitman Publishing, 128 Long Acre, London.

⁵ Vidi presudu Kuće Lordova u predmetu "Stocznia Gdanska S.A. v. Latvian Shipping Co. and Others", 1998; www.publications.parliament.uk

meljem kriterija sadržanih u ugovoru, odnosno mjerenjima postignutim prilikom obavljenih testova, a ne na temelju subjektivne ocjene naručitelja. Obveza je brodograditelja projektirati, izgraditi, opremiti i predati brod u skladu s ugovorom, a ne u skladu sa zahtjevima naručitelja.

Međunarodna sudska praksa je također odredila tehničko - gospodarstvenu razinu spremnosti broda za isporuku, posebice pozivom na ugovore o najmu broda gdje se brod smatra spremnim za isporuku unajmitelju iako se na njemu imaju obaviti još nekakvi radovi, s time da će brodar biti u obvezi naknaditi svaku štetu koja time nastaje unajmitelju broda.

S druge, pak, strane, englesko pravo, koje je mjerodavno pravo najvećeg dijela ugovora o gradnji broda s inozemnim elementom (usprkos činjenici da postoji vrlo malo ugovora o gradnji broda u kojima je bar jedna od ugovornih strana engleska pravna osoba), razvilo je tijekom posljednja dva stoljeća koncept "bitnog ispunjenja" ugovora koji se u današnjoj praksi sve više primjenjuje. Engleska sudska praksa upućuje na načelo da brodograditelj koji nije u cijelosti ispunio ugovor ipak stječe pravo potraživanja ugovorne cijene proporcionalno stupnju ispunjenja ugovora, pod uvjetom da njegovo ispunjenje (u ugovornom roku) nije beskorisno za naručitelja ili da izgrađena stvar nije po svojoj namjeni nešto posve različito od ugovorene ili da brodograditelj nije jednostavno odustao od ugovora i prestao s ispunjenjem svoje obveze. Stoga je, u svakom pojedinačnom slučaju, potrebno detaljno utvrditi činjenično stanje da bi se moglo ustvrditi da li se radi o "bitnom ispunjenju" ugovora, odnosno da li djelomično ispunjenje ugovora predstavlja bitno odstupanje u odnosu na predmet ugovora.

Engleski sudovi zauzeli su stav da kod ugovora o građenju ili popravci kod kojih je utvrđeno "bitno ispunjenje", iako ne potpuno, osoba koja uživa plodove rada koji je predmet ugovora, mora za to platiti cijenu. Jednako tako, ako je brodograditelj odustao od ugovora, ili je pak izgrađena ili popravljena stvar beskorisna za naručitelja ili je ona posve drugačija od predmeta ugovora, brodograditelj gubi pravo potraživanja cijene.

Isporuka broda i njegov prihvata od strane naručitelja bit će uvjetovani i uručenjem naručitelju dokumenata navedenih u ugovoru kao što su tehnički nacrti broda, planovi i instrukcije knjige, kao i razne brodske svjedodžbe, među kojima i svjedodžba o klasi broda, u formi kako to zahtijevaju vlasti buduće luke upisa broda. Rok isporuke broda je jedan od najvažnijih ugovornih uvjeta, budući da svi drugi ugovorni uvjeti moraju biti ispunjeni u tom roku.

Predaja broda naručitelju u stanju koje ne odgovara ugovornim uvjetima ne predstavlja sama po sebi neispunjenje ugovora. Ono što predstavlja neispunjenje ugovora jest propust brodograditelja da u ugovorenom roku isporuči brod koji je izgrađen u skladu s ugovorom.

4.1. Neispunjenje obveze brodogradilišta

Najčešći događaji uslijed kojih će se smatrati da brodogradilište nije ispunilo svoju ugovornu obvezu:

- ako brodogradilište u ugovorenom roku ne isporuči brod koji odgovara ugovornom opisu;
- ako brodogradilište postane insolventno, odnosno ako je protiv njega pokrenut stečajni postupak ili postupak likvidacije;
- ako je brodogradilište bez suglasnosti naručitelja premjestilo brod izvan svoga područja gradnje ili prenijelo ugovor o gradnji broda na trećega.

4.2. Pravni aspekti isporuke broda

Da bi brod bio spreman za isporuku on mora udovoljavati:

- uvjetima ugovora o gradnji broda, uključivo tehničkom opisu i planovima gradnje;
- zakonskim uvjetima, bez obzira da li su izričito ili prešutno sadržani u ugovoru;
- zahtjevima i propisima klasifikacijskog društva;
- zahtjevima koje postavljaju vlasti države čiju će zastavu brod vijati nakon isporuke; te
- međunarodnim propisima i konvencijama koje se odnose na ugovoreni tip broda.

Brodograditelj se ugovorom o gradnji broda najčešće obvezuje da će brod sagraditi, opremiti i isporučiti u skladu s Ugovorom, Tehničkim opisom i Planovima gradnje, te da će brod, njegov stroj, oprema i sama radnja biti u skladu s međunarodnim standardima brodogradnje.

Glede, pak, tehničkih kriterija za spremnost broda za isporuku, veoma je važno da brodograditelj, naručitelj, klasifikacijsko društvo i vlasti države budućeg upisa broda postignu u vrijeme sklapanja ugovora suglasnost glede načina mjerenja različitih tehničkih podataka (kao npr. mjerenja vibracije i buke na brodu) kao i glede relevantnih tehničkih vrijednosti i veličina (kao npr. razine buke u raznim dijelovima broda koje propisuju uputstva klasifikacijskog društva ili koje propisuje ISO ili IMO ili nacionalne vlasti države budućeg upisa broda). Svaki disparitet glede ovih veličina i kriterija može dovesti do veoma složenih, dugotrajnih i skupih sporova između brodograditelja i naručitelja.

Temeljni dokument kojim brodograditelj i naručitelj utvrđuju spremnost broda za isporuku je Primopredajni Protokol.

Dokumenti koji čine sastavni dio Protokola su:

- protokol o probnim vožnjama broda;

- popis brodske opreme uključivo i rezervnih dijelova kako je navedeno u tehničkoj specifikaciji;
- svjedodžbe broda, uključivo i svjedodžba brodograditelja;
- jamstvo brodograditelja da je brod isporučen naručitelju slobodan od bilo kakvih pravnih tereta, potraživanja, stvarnopravnih jamstava (hipoteka, retencija, privilegija);
- nacrt i planovi navedeni u tehničkoj specifikaciji broda;
- knjiga tehničkih uputstava za upravljanje brodom i strojarnicom broda;
- popis nedovršenih radova (ako ih bude);
- račun za plaćanje dijela cijene koji prema ugovoru o gradnji broda dopijeva u trenutku ili nakon isporuke broda.

Slijedi nekoliko napomena o Primopredajnom Protokolu.

Kao dokaz da je brodograditelj isporučio brod, a naručitelj ga prihvatio ugovorne će strane sačiniti jedan zajednički dokument kojega će u njihovo ime potpisati njihovi ovlašteni predstavnici u trenutku uručenja broda naručiteljevom zapovjedniku i posadi.

Protokolom će se potvrditi da je brod izgrađen i isporučen u skladu s ugovorom o gradnji broda, te da ga je naručitelj kao takvog prihvatio.

Glavna svrha Protokola je da se njime utvrdi točan trenutak prelaska rizika i, kada je tijekom gradnje brod bio u vlasništvu brodograditelja, prijenosa vlasništva na brodu s brodograditelja na naručitelja. Nadalje, ovisno o uvjetima ugovora o gradnji broda, Protokol često služi kao dokument temeljem kojega će brodograditelj potraživati plaćanje dijela cijene dospjelog na isporuci.

Stoga, brod na isporuci ne bi trebao biti:

- bez svjedodžbe klase;
- u takvom stanju da se njime ne može upravljati i koristiti ga kako je i za što je projektiran i ugovoren;
- u takvom stanju da mu nije dozvoljeno ploviti pod zastavom pod kojom će ploviti sukladno međunarodnim propisima koji se na taj brod primjenjuju.

Jedno od vrlo složenih pravnih pitanja koja se pojavljuju u svezi ispunjenja ugovora je da li se brodograditelj oslobodio bilo kakvih budućih obveza ili odgovornosti nakon uspješno obavljenih probnih vožnji i nakon što je zaključen primopredajni protokol kojim se, kako je naprijed navedeno, utvrđuje da je brod u cijelosti izgrađen u skladu s odredbama ugovora o gradnji broda. Tako članak 458. Pomorskog zakonika propisuje da brodograditelj odgovara (samo) za skrivene nedostatke i to one koji se otkriju u tijeku jedne godine računajući od dana predaje broda naručitelju, a po primitku pisane obavijesti o nedostacima.

Probna vožnja broda pred isporuku je važan test usklađenosti broda s tehničkim opisom i ugovorom. Što se, pak, samih probnih vožnji tiče, Pomorski zakonik ne sadrži nikakvih odredaba.

Međunarodna sudska praksa upućuje na zaključak da se od rezultata probnih vožnji očekuje da budu razumno zadovoljavajući i uspješni, čime se ostavlja brodograditelju i naručitelju da sami odrede zadovoljavajuću razinu uspješnosti probnih vožnji, ali se pri tome mora voditi računa da primjedbe klasifikacijskoga društva, bilo da se odnose na ishod probnih vožnji ili da su upisane u svjedodžbi klase broda, ne smiju biti trivijalne i moraju biti od gospodarskog značaja⁶.

5. OBVEZE NARUČITELJA

Dvije su elementarne obveze naručitelja:

- platiti ugovornu cijenu za brod; te
- preuzeti brod kada mu je izgrađen i isporučen sukladno ugovoru.

5.1. Ugovorna cijena

Ugovorna je cijena uglavnom fiksna. Ukoliko ugovorom nije izričito predviđeno da određene promjene ili određeni događaji utječu na troškove gradnje broda (promjene valuta, cijene materijala, i slično), svaki zahtjev brodogradilišta za povećanjem ugovorne cijene bit će pravno neosnovan, bilo zbog nepostojanja protučinidbe na strani brodogradilišta, ili zbog toga što bi se takav zahtjev tumačio kao financijska ucjena. Drugim riječima, ni klauzula "rebus sic stantibus" niti "klizna skala" kakvu često nalazimo u ugovorima o građenju, nisu u praksi uobičajeni u ugovorima o gradnji broda

Ugovorne odredbe o plaćanju cijene u obrocima su izuzetno važan dio ugovora o gradnji broda jer stvaraju niz vrlo složenih pravnih odnosa između brodograditelja i naručitelja kao što su:

- pitanje dospelosti dijela ugovorne cijene;
- prava brodograditelja uslijed naručiteljeva propusta u plaćanju cijene;
- prava naručitelja uslijed propusta brodograditelja;
- osiguranja obročne naplate cijene, i dr.

5.2. Prihvat broda na isporuci

Obveza naručitelja da prihvati brod na isporuci jednako je složena.

U nekim slučajevima djelomično ispunjenje ugovora od strane brodograditelja ne oslobađa naručitelja obveze da prihvati brod na isporuci. Tako je moguće da je graditelj stekao pravo potraživati cijenu ugovorenu u tehničkom opisu, ali umanjuju za iznos koji bi bio potreban za korekciju obavljenih radova kako bi isti u cijelosti odgovarali tehničkom opisu. Drugim riječima, iznos kojega je graditelj imao pravo

⁶ Takav je stav zauzeo engleski High Court u predmetu "Bunge v. Tradax", objavljeno u 2 *Lloyd's Law Reports*, (1981), str 453.

naplatiti jednak je ugovornoj cijeni umanjenoj za vrijednost radova potrebnih da bi se ugovor mogao smatrati ispunjenim u cijelosti.

U brodograđevnoj se praksi problem djelomičnog ispunjenja rješava ugovorom, odnosno "popisom nedovršenih radova" usklađenim između brodograditelja i naručitelja, temeljem kojega popis naručitelj prihvaća brod na isporuci kao da je ugovor u cijelosti ispunjen, te prihvaća platiti ugovorenu cijenu, ali pod uvjetom da preostale radove brodograditelj obavi u određenom roku na vlastiti trošak. Engleski će sud, kao što je to bio slučaj u predmetu "Bolton v. Mahadeva", uzeti u obzir narav neispunjenih ili pogrešno ispunjenih obveza kao i iznos troškova potrebnih da bi se isti obavili u skladu s ugovorom, a da bi utvrdio da li se u konkretnom slučaju radi o bitnom ispunjenju ugovora ili ne.

U svakom pojedinom slučaju veoma je složen postupak utvrditi činjenično da li je brod u potpunosti ili u bitnom dijelu spreman za isporuku u predviđenom roku.

6. NEISPUNJENJE OBVEZE

U engleskom pravu:

- "*Breach of condition*" je takvo neispunjenje ugovorne obveze temeljem kojega vjerovnik ima pravo odbiti robu na isporuci, raskinuti ugovor i potraživati povrat plaćenih avansa i naknadu štete.
- "*Breach of warranty*" je takvo neispunjenje ugovorne obveze temeljem kojega vjerovnik ima pravo na naknadu štete, ali ne i pravo odbiti robu na isporuci niti raskinuti ugovor.
- "*Repudiatory breach*" je neispunjenje takve ugovorne obveze koje samo po sebi ne ovlašćuje vjerovnika na raskid ugovora, ali kada više neispunjenja takve obveze ili više obveza ukazuju da dužnik nema namjeru ispuniti ugovor sukladno njegovim uvjetima, vjerovnik stječe pravo na raskid ugovora i naknadu štete.

7. UČINCI (VALJANOG) RASKIDA UGOVORA

U slučaju da brodogradilište valjano raskine ugovor, imat će pravo zadržati dio cijene koju je do tada naručitelj platio, a u svrhu naknade svojih troškova gradnje, te će imati pravo dovršiti ili ne dovršiti gradnju broda, prodati brod javnom dražbom ili neposrednom pogodbom.

U slučaju da naručitelj valjano raskine ugovor imat će pravo potraživati povrat plaćenih avansa, s kamatama, te naknadu štete.

8. KLASIFIKACIJSKO DRUŠTVO

Spremnost broda za isporuku određuju i svjedodžbe koje brodu treba pribaviti brodograditelj od ugovorom određenog klasifikacijskog društva i nadležnih vlasti

države čiju će zastavu brod nakon isporuke vijati. Stoga je uloga klasifikacijskih društava izuzetno značajna. Ugovori o gradnji broda najčešće sadržavaju odredbu prema kojoj će brod, njegov stroj i oprema biti izgrađeni u skladu s Pravilima i pod nadzorom određenog klasifikacijskog društva.

Pravna uloga klasifikacijskih društava vrlo je specifična, jer iako ih biraju naručitelji, u ugovor o pružanju svojih usluga stupaju s brodograditeljem, a ne s naručiteljem, te usluge i troškove klasifikacijskog društva tijekom gradnje broda u pravilu, a temeljem ugovora o pružanju klasifikacijskih usluga, snosi brodograditelj.

Budući da se ugovorom brodograditelj obvezuje na isporuci broda pribaviti sve ugovorom predviđene svjedodžbe broda, a u interesu je naručitelja da nakon isporuke brod plovi sa svim potrebnim ispravama, zakonska je obveza klasifikacijskih društava da paze da brod udovoljava svim tehničkim uvjetima koji se ispravama utvrđuju. Stoga je uloga klasifikacijskih društava tijekom gradnje broda veoma složena. Klasifikacijsko društvo se ugovorom obvezuje pregledati planove gradnje trupa broda i stroja, te električnih instalacija, kako to nalažu njihova Pravila. Nadalje se obvezuju tijekom gradnje obavljati nadzor gradnje broda, ugradnje stroja, električne i navigacijske opreme. Na zahtjev brodograditelja društvo se obvezuje izdati svjedodžbu o klasi, odnosno ispravu o sposobnosti broda za plovidbu, kada brod bude izgrađen na način prihvatljiv za klasifikacijsko društvo.

Klasifikacijska društva nerijetko djeluju i kao agenti/predstavnici države čiju će zastavu brod nakon isporuke vijati i u čiji će se upisnik brod upisati, te će u ime njihovih vlasti izdati brodu potrebne svjedodžbe. To je uglavnom slučaj kod država tzv. "lakih zastava" (Liberija, Panama, Bahami i dr.).

Nakon provedenih probnih vožnji u prisustvu predstavnika klasifikacijskog društva, uloga je društva da na samoj isporuci utvrdi da li je brod izgrađen u skladu s njihovim Pravilima i Naputcima, te da li je moguće izdati brodu čiste isprave ili ne, odnosno da li je potrebno u svjedodžbama navesti određene primjedbe ili preporuke. Time uloga klasifikacijskog društva može utjecati na pravo naručitelja da odbije primiti brod, odnosno na pravo brodograditelja da potražuje plaćanje ugovorne cijene.

Osim što brod mora odgovarati ugovorenom opisu, on mora biti građen u skladu sa standardima koje, u ime države upisa broda koja će nakon njegove isporuke uspostaviti upravno-pravnu kontrolu sigurnosti i sposobnosti broda za plovidbu, postavlja ugovorom određeno i od države upisa broda priznato klasifikacijsko društvo, kao i zahtjevima koje propisuju nacionalne i međunarodne vlasti koje će obavljati upravno-pravnu kontrolu nad brodom nakon njegove isporuke, te razne međunarodne konvencije o sigurnosti broda i plovidbe.

Često se događaju nesporazumi između brodogradilišta, naručitelja i klasifikacijskog društva glede tumačenja i primjene njihovih pravila i smjernica. U predmetu

The "Caribbean Sea"⁷ engleski je sud zauzeo stav da su klasifikacijska društva jedina ovlaštena tumačiti svoja pravila.

No, to ne znači da je klasifikacijsko društvo ovlašteno odlučivati o tome da li je brod izgrađen sukladno ugovoru ili ne. O tim pitanjima, a posebice o pitanjima tumačenja ugovora, odlučuje arbitraža ili sud, a ne klasifikacijsko društvo.

9. PRAVO

Da li su ugovorne obveze bitno ispunjene ili ne, ovisi o činjenicama i kvaliteti dokaza u svakom konkretnom, pojedinačnom slučaju.

U svakom takvom slučaju sud ili arbitraža će utvrditi da li okolnosti koje utječu na spremnost broda za isporuku onemogućavaju naručitelja da u bitnome ima koristi od ugovora ili su po svojoj prirodi takve da se može zaključiti da brod nije sposoban za gospodarsko korištenje, odnosno da brod nije spreman za svrhu zbog koje je ugovoren i izgrađen.

10. ZAKLJUČAK

Iako svaka faza gradnje broda predstavlja na svoj način složen pravni odnos među ugovornim stranama, trenutak isporuke broda je vjerojatno pravno najsloženiji događaj. U tome trenutku dolazi do:

- prijenosa vlasništva i prijelaza rizika na brodu s brodograditelja na naručitelja;
- prestanka osiguranja broda u gradnji i početka novog, pomorskog osiguranja broda u plovidbi;
- vraćanja bankovne garancije za povrat plaćenih avansa i brisanja založnih prava na brodu upisanih radi osiguranja financiranja gradnje broda i izdavanja garancije;
- brisanja broda iz upisnika brodova u gradnji i njegova upisa u upisnik pomorskih brodova, najčešće neke druge države;
- plaćanja ostatka ugovorne cijene broda;
- izdavanja potrebnih svjedodžbi od strane klasifikacijskog društva;
- izdavanja dozvola raznih državnih i upravnih tijela potrebnih za odlazak broda iz luke i države brodograditelja;
- započinjanja garantnog perioda za dobro izvršenje posla gradnje broda; itd.

No, u istom trenutku, a u slučaju da naručitelj odbije prihvatiti brod na isporuci jer da nije izgrađen sukladno ugovoru o gradnji broda i tehničkoj specifikaciji, dolazi do sasvim drugih pravnih odnosa.

⁷ *Lloyd's Law Reports* [1980] Vol.1], str. 338.

Zbog izuzetne pravne složenosti gradnje broda, od izuzetne je važnosti da ugovor o gradnji broda, kao i popratna tehnička dokumentacija, imaju jasne i konzistentne odredbe.

Summary:

LEGAL ASPECTS OF CONSTRUCTION AND DELIVERY OF A VESSEL

Construction of a vessel (shipbuilding) is a very complex project, not only from technical point of view but also from legal and financial point of view. Every shipbuilding project involves a number of areas of law (civil law, maritime law, corporate law, law of financing, insurance law) and different governing laws (law of contract, law of the vessel's flag, law governing insurances, governing law of supply contracts, classification rules, international laws and conventions). The author writes about certain legal aspects of shipbuilding and delivery of a vessel taking into consideration Croatian and English legal aspects of shipbuilding in Croatian and international shipyards. Although the topic is very complex, the author is setting out some of the most essential provisions of a shipbuilding contract, fundamental rights and obligations of the contract parties, effects of breaches of contractual obligations, legal aspects of vessel's delivery, the role of classification societies.

Keywords: *shipbuilding; contract; shipyard's obligations; buyer's obligations; breach, delivery; classification society; law*