

PRAVNI ODNOSI IZ ZAKUPA BRODA PREMA ODREDBAMA BIMCO OBRASCA BARECON 2001

Dr. sc. MARIJA PIJACA*

UDK 347.794:347.4

DOI 10.21857/moxpjho11m

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 8.11.2016.

Prihvaćeno za tisak: 14.12.2016.

U ovom se radu analiziraju odredbe BIMCO-vog standardnog ugovornog obrasca o zakupu broda, kodnog naziva BARECON 2001, sadržane u njegovom drugom, središnjem dijelu. Analiza se sastoji od nekoliko tematski podijeljenih dijelova. Najprije se utvrđuje tko su stranke ugovornog odnosa zakupa broda, navode se definicije uvodnih pojmova obrasca te određuju specifičnosti trajanja ugovora o zakupu broda. Potom se utvrđuju temeljna prava i obveze ugovornih stranaka (predaja broda, otkaz ugovora zbog zakašnjenja predaje broda, zakupnina i vraćanje broda), a nakon toga i sva ostala prava i obveze vezane uz uporabu i izvršenje ugovora (npr. reguliranje troškova pregleda broda te pogonskog goriva i zaliha prilikom predaje i vraćanja, pravo nadzora broda, ograničenje uporabe broda, održavanje i obavljanje radova na brodu, osiguranje kod ugovora o zakupu broda, založno pravo (mortgage i lien), obeštećenje, ostvarenje prava na nagradu za spašavanje i doprinos u zajedničkoj havariji, uklanjanje podrtina, uvjeti prijenosa prava iz ugovora o zakupu na trećeg, bankarska garancija, plaćanje provizije agentu posredniku, prestanak ugovora prije proteka roka trajanja zakupa, depozesija broda, rješavanje sporova, obavijesti). Odredbe drugog, središnjeg dijela obrasca BARECON 2001 također se analiziraju u odnosu na prethodni obrazac BARECON 89. Kritički se osvrće na one odredbe obrasca BARECON 2001 za koje se smatra da mogu izazvati različita pravna tumačenja. U zaključnom razmatranju sumiraju se rješenja odredbi obrasca te se upućuje na nekoliko prijedloga poboljšanja njegova sadržaja.

Ključne riječi: *zakup broda; obrazac BARECON 2001; vlasnik broda; zakupnik; trajanje zakupa; predaja broda; otkaz ugovora zbog zakašnjenja predaje broda; zakupnina; vraćanje broda; odredbe drugog dijela obrasca BARECON 2001.*

1. UVOD

Kod ugovaranja zakupa, ali i ostalih načina iskorištavanja pomorskih brodova prevlast imaju autonomni pravni izvori, prvenstveno *ugovor* između stranaka. Kod

* Dr. sc. Marija Pijaca, poslijedoktorandica, Pomorski odjel, Sveučilište u Zadru, Mihovila Pavlinovića 1, 23000 Zadar, e-mail: mpijaca@unizd.hr

ugovaranja ovog tipa redovita je upotreba standardnih ugovornih obrazaca (formula) s unaprijed reguliranim pravima i obvezama ugovornih stranaka. Standardni ugovorni obrasci nastali su zbog potrebe lakšeg i bržeg sklapanja ugovora, bez nepotrebnog pregovaranja i odugovlačenja.¹ Stranke se jednostavno pozovu na uobičajenu kraticu (*code name*), tako da na vrlo jednostavan način imaju uvid u ugovor koji valja sklopiti.² Donošenje standardnih ugovornih obrazaca rezultat je usuglašavanja suprotnih interesa predstavnika vlasnika brodova, brodarka i osiguravajućih društava u okviru međunarodnih pomorskih udruženja koja se bave poslovima unapređenja pomorske trgovine. Između različitih međunarodnih pomorskih udruženja posebno je potrebno istaknuti rad organizacije BIMCO - *Baltic and International Maritime Council*, sa sjedištem u Kopenhagenu.³ Naime, osnivanjem BIMCO-a započinje rad na sastavljanju i izdavanju prvih standardnih ugovornih obrazaca u pomorstvu. Prvi standardni BIMCO obrazac *Uniform Time Charter*, kodnog naziva: BALTIME FORM iz 1939. godine i danas se u suvremenoj pomorskoj praksi smatra najznačajnijim standardnim obrascem ugovora o *time charteru*.⁴

U razdoblju nakon Drugog svjetskog rata, razvojem globalne trgovine ukazao se interes za ugovaranjem sve većeg broja ugovora o zakupu broda, pa se potreba sastavljanja takve vrste standardnoga ugovornog obrasca pokazala imperativom. Rezultati tih nastojanja su prvi standardni BIMCO obrasci ugovora o zakupu broda: *Standard Bareboat Charter*, kodnog naziva BARECON A i *Standard Bareboat Charter*, kodnog naziva BARECON B iz 1974. godine. Isti obrasci koristili su se pri ugovaranju dvaju različitih vrsta zakupa: BARECON A za zakup broda "u prometu" i BARECON B za ugovaranje zakupa u novogradnji, obično financiranih pomorskom hipotekom (*mortgage*).⁵ Najvažnije odredbe nalaze se u prvom i drugom dijelu obaju obrazaca, dok treći dio sadrži odredbe o zakupu s pravom kupnje broda (*hire/purchase agreement*).⁶ Ove standardne obrasce ugovora o zakupu broda ubrzo je zamijenio *The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Standard Bareboat Charter*, kodnog naziva: BARECON 89 iz 1989. godine

¹ Bulum, B., *Klauzule u ugovorima o time charteru*, PPP, Zagreb, god. 45, br. 160 (2006), str. 69; Grabovac, I., *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003., str. 169.

² Grabovac, I., *op. cit.*, bilj. br. 1, str. 169.

³ O načinu rada, tijelima i članovima BIMCO-a, v. natuknicu "BIMCO", *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 1990., str. 76; Isto v. www.bimco.org (29. listopada 2016.).

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

⁵ Za termin *pomorska hipoteka* v. Nikčević-Grdinić, J., *Pomorska hipoteka (mortgage)* u engleskom i američkom pravu, *Naše more*, Dubrovnik, vol. 56, br. 1 - 2 (2009), str. 57 - 63.

⁶ Opširnije Drobniig, U., Zweigert, K., *International Encyclopedia of Comparative Law*, Instalment 12, Leiden, Martinus Nijhoff Publisher, 1981., str. 47 - 52.

(u nastavku: BARECON 89).⁷ BARECON 89 sadrži posebne odredbe za novo-gradnje, koje stranke mogu ili ne moraju prihvatiti.⁸ Uz odredbe istog ili sličnog naslova u odnosu na prethodne obrasce, BARECON 89 dopunjen je s nekoliko novih odredbi. Najvažnije izmjene predstavljaju odredbe posvećene upisu broda u zakupu u zakupovni upisnik (*bareboat charter registry*). Rezultat je to usklađivanja s novim tendencijama u pomorstvu i sve većeg broja država koje svojim zakonodavstvom omogućuju da brod u zakupu vije zastavu države zakupnika.⁹ Nadalje, godine 1999. BIMCO je odlučio modernizirati obrazac BARECON 89. Kod njegove revizije prihvaćeno je uvođenje specifičnih odredbi vezanih uz prestanak ugovora i vraćanje broda. U studenom 2001. Dokumentarno vijeće (*Documentary Committee*) prihvatilo je novi obrazac *BIMCO Standard Bareboat Charter*, kodnog naziva BARECON 2001 (u nastavku: BARECON 2001).¹⁰ Obrazac BARECON 2001 tako je zamijenio BARECON 89 kao "industrijski standardni obrazac za zakup brodova bez posade".¹¹ Od svog donošenja pa nadalje BARECON 2001 koristi se kod sklapanja većine ugovora o zakupu broda.¹²

BARECON 2001 slijedi strukturu koju BIMCO koristi kod većine standardnih ugovornih obrazaca.¹³ Podijeljen je u pet dijelova. Prvi dio obrasca čini tablični prikaz (*box layout system*¹⁴) odnosno 46 obrojčanih ćelija (rubrike) koje sadrže kratak opis stavki koje treba popuniti. Drugi, središnji, najvažniji i najopširniji dio obrasca BARECON 2001 sastoji se od ugovornih odredbi (*clause*). Formulacijom *optional part* primjena odredbi trećeg, četvrtog i petog dijela obrasca BARECON 2001 prepuštena je izboru stranaka. Treći dio sadrži odredbe o zakupu novogradnje, četvrti o pravu zakupa uz opciju kupnje, a peti o zakupu broda upisanom u zakupovni upisnik. U slučaju

⁷ Standardni ugovorni obrazac BARECON 89 dostupan je u cijelosti na mrežnim stranicama BIMCO-a: https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Withdrawn/Sample_Copy_BARECON_89.ashx (19. rujna 2016.).

⁸ V. BARECON 89, III. dio.

⁹ O zakupovnim upisnicima v. Pijaca, M., Mandić, N., *Bareboat Charter Registry, ToMs*, vol. 5, br. 1 (2016), str. 48 - 52.

¹⁰ Standardni ugovorni obrazac BARECON 2001 dostupan je u cijelosti na mrežnim stranicama BIMCO-a: https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_BARECON_2001.ashx (19. rujna 2016.).

¹¹ Davis, M., *Bareboat Charter*, 2nd ed., London - Singapur, LLP, 2005., str. 20.

¹² Potrebno je napomenuti da neke naftne kompanije koriste svoje standardne obrasce ugovora o zakupu broda kao npr. Esso, BP i Shell. Shell posebno koristi *Time Charter by Demise*, kodnog naziva: SHELLDEMIS. Više v. Ademuni, O., *Bareboat Charter (Ship) Registration*, Hague - London - Boston, Klower Law International, 1998., str. 86.

¹³ Npr. usp. *Standard Time Charter Party for Container Vessels*, kodnog naziva: BOXTIME 2004; *Uniform Time Charter Party for Vessels Carrying Liquefied Gas*, kodnog naziva: GASTIME; *General Time Charter Party*, kodnog naziva: GENTIME; *Deep Sea Time Charter (Box Layout 1974)*, kodnog naziva: LINERTIME; Dostupno na: www.bimco.org (2. listopada 2016.).

¹⁴ Prema Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 20.

sukoba sadržaja prvog i drugog sa sadržajem trećeg i/ili četvrtog i/ili petog dijela, prednost imaju odredbe prvog i drugog dijela. Kako je navedeno u preambuli prvog dijela obrasca BARECON 2001, u ostalim slučajevima ovo se pravilo neće primijeniti.¹⁵

U cilju jasnog sagledavanja pravnih odnosa iz zakupa broda prema odredbama obrasca BARECON 2001, u analizama koje slijede izdvojiti ćemo temeljna prava i obveze ugovornih stranaka, a potom ćemo utvrditi sva ostala prava i obveze stranaka vezane uz uporabu i izvršenje ugovora o zakupu broda. Utvrdit ćemo i tko su stranke ugovornog odnosa zakupa broda, opisati definicije nekoliko uvodnih pojmova obrasca te odrediti specifičnosti trajanja ugovora o zakupu broda. Na kraju rada, u zaključnom razmatranju, sumirat ćemo analizirane odredbe obrasca odnosno izdvojiti specifičnosti pravnih odnosa stranaka slijedeći njegove odredbe. Ako se ukaže potreba, registrirat ćemo i prijedloge poboljšanja sadržaja obrasca.

2. UVODNE ODREDBE OBRASCA BARECON 2001

2.1. Stranke i pojmovi prema obrascu BARECON 2001

U prvoj odredbi (čl. 1.) obrasca BARECON 2001 navode se relevantni pojmovi ugovornog odnosa zakupa broda: vlasnik (*owner*), zakupnik (*charterer*), brod (*vessel*) i instrument osiguranja (*financial instrument*). Navedeni pojmovi važni su u svrhu utvrđivanja identiteta ugovornih stranaka, predmeta zakupa i razumijevanja ostalih ugovornih odredbi.¹⁶ Međutim, za razliku od eksplikativnih definicija u obrascu BARECON 89, obrazac BARECON 2001 ne navodi i značenje definicija, nego tek upućuje na tablični prikaz u prvom dijelu obrasca. Naime, obrazac BARECON 89 definira isključivo ugovorne stranke, odnosno pojmove vlasnik (*owner*) i zakupnik (*charterer*), dok su pojmovi brod (*vessel*) i instrument osiguranja (*financial instrument*) novina obrasca BARECON 2001.

Kad je riječ o ugovornim strankama, u literaturi se navodi da se pod pojmovima vlasnik i zakupnik jednostavno podrazumijevaju ugovorne stranke upisane u odgovarajuću rubriku prvog dijela obrasca BARECON 2001.¹⁷ Opširnije, pod pojmom vlasnik (*owner*) u obrascu BARECON 2001 podrazumijeva se stranka (*party*) navedena, tj. upisana u 3. rubrici tabličnog prikaza. Iako se u terminologiji hrvatskog pomorskog prava rabi termin zakupodavatelj, sukladno nazivlju obrazaca BARECON 89 i

¹⁵ Prema *Explanatory notes for BARECON 2001*, dostupno na: https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bareboat_Chartering/BARECON2001/Explanatory_Notes_BARECON2001.aspx (5. listopada 2016.).

¹⁶ Npr., definicija pojma *instrument osiguranja* posebno je važna za razumijevanje čl. 12. Pomorska hipoteka (*Mortgage*), čl. 13. Osiguranje i popravci (*Insurance and Repairs*) i čl. 14. Osiguranje, popravci i klasa (*Insurance, Repairs and Classification*).

¹⁷ Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, Književni krug, 2006., str. 289.

BARECON 2001, u ovom radu koristimo termin vlasnik, u smislu "vlasnik broda koji se daje u zakup". Naime, smatramo da termin vlasnik, osim što najbolje odgovara izvornom engleskom nazivu iz obrasca, nedvojbeno upućuje na to da je riječ o osobi upisanoj u upisnik brodova kao vlasnik broda i koja je tako navedena u obrascu. S duge strane termin zakupnik (*charterer*) podrazumijeva stranku navedenu u 4. rubrici prvog dijela obrasca BARECON 2001. Iako bi prijevodu engleskog termina *charterer* više odgovarao hrvatski ekvivalent naručitelj, skloniji smo terminu zakupnik iz više razloga. Naime, eventualni odabir termina naručitelj mogao bi se pogriješno dovesti u vezu s naručiteljem iz brodarskih ugovora.¹⁸ Također, prema obrascu BARECON 89, *charterer* je definiran kao zakupnik broda, pri čemu je eksplicitno naznačeno da je riječ o osobi različitoj od naručitelja iz brodarskog ugovora na vrijeme (*time charter*) ili brodarskog ugovora na putovanje (*voyage charter*). Smatramo da je određenje ovog pojma prema obrascu BARECON 89 kudikamo bolje rješenje nego "jednostavno" upućivanje na 4. rubriku prvog dijela, kako određuje obrazac BARECON 2001. U tumačenju pojma *charterer* predlaže se slijediti odredbu čl. 1. obrasca BARECON 89.

Brod (*vessel*) označava plovni objekt naveden u 5. rubrici prvog dijela obrasca BARECON 2001 te individualiziran elementima opisanim u prvom dijelu obrasca. Stranke korištenjem obrasca BARECON 2001 mogu ugovoriti zakup broda (*boat; ship*), ali i ostalih plovnih objekata. Ipak, priklonili smo se izboru termina brod upravo zbog elementa individualizacije naznačenih u rubrikama prvog dijela obrasca te zbog toga što je termin uobičajen u hrvatskom pomorskom nazivlju (ugovor o zakupu broda, a ne plovidla).

Instrument osiguranja (*financial instrument*) označava pomorsku hipoteku (*mortgage*) ili druge instrumente (npr. bankarske garancije i sl.).¹⁹

Iako se može pretpostaviti da je svrha izostavljanja eksplikativnih definicija ugovornih stranaka, predmeta ugovora i instrumenta osiguranja ekonomičnost, smatramo da prethodni BIMCO obrazac BARECON 89 nudi bolje rješenje. Kako su definicije uobičajene u zakonskim tekstovima, no ne i u ugovornim obrascima, smatramo da definiranje ugovornih stranaka, predmeta ugovora i instrumenata osiguranja ne narušava nužno ekonomičnost obrasca, a u pojedinim slučajevima (npr. davanje broda u podzakup) može pružiti nedvosmisleno tumačenje odredbi obrasca, izbjeći eventualne sporove i pružiti veću sigurnost objema ugovornim strankama.

2.2. Trajanje ugovora

Prema BIMCO-u, iako odredbe o predaji (*Delivery*) i vraćanju broda (*Redelivery*) zajedno daju informaciju o trajanju ugovora (*Charter Period*), unošenje čl. 2. o

¹⁸ Npr. prema čl. 445. hrvatskog Pomorskog zakonika (*Narodne novine*, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15), *naručitelj* se definira kao "ugovorna strana koja od prijevoznika naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje odnosno potiskivanje i obavljanje drugoga pomorskog plovidbenog posla".

¹⁹ *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (2. listopada 2016.).

trajanju ugovora smatra se logičnim i korisnim dodatkom sadržaju obrasca BARECON 2001.²⁰ Odredba o trajanju ugovora upućuje na vremensko razdoblje na koje se ugovor sklapa, tj. na koji se brod daje u zakup. Prema istoj, vlasnik je suglasan dati, a zakupnik primiti brod u zakup na vrijeme naznačeno u 21. rubrici prvog dijela obrasca BARECON 2001.

U praksi se vrijeme trajanja ugovora o zakupu određuje na različite načine. Ugovorne stranke mogu odrediti broj godina, mjeseci i/ili dana trajanja ugovora; mogu točno definirati vrijeme vraćanja broda (npr. vraćanje broda 20. u mjesecu ili između 20. i 30. u mjesecu).²¹ Ponekad se u opisu trajanja ugovora unosi riječ "oko" (*about*) ili drugi sličan izraz. Unošenje takve formulacije znači da su ugovorne stranke unaprijed svjesne mogućnosti produženja ili skraćivanja trajanja zakupa. Korištenje formulacije *about* odgovara prirodi pomorskog poslovanja, a svrha sklapanja ugovora o zakupu jest obavljanje plovidbene djelatnosti. Iz tog razloga formulaciju *about* kod određivanja trajanja ugovora o zakupu broda smatramo korisnim rješenjem.

Osim sklapanja ugovora o zakupu na određeno, stranke mogu ugovoriti zakup broda i na neodređeno vrijeme, u kojem slučaju ugovor traje do otkaza. Iako u praksi iskorištavanja pomorskih brodova općenito prevladava sklapanje ugovora na određeno vrijeme s mogućnošću produljenja njegova trajanja,²² prestankom zakupa, bez obzira na to je li ugovor sklopljen na određeno ili neodređeno vrijeme, zakupnik je obavezan postupiti sukladno odredbi o vraćanju (*redelivery, v. infra*).

3. ODREDBE VEZANE ZA UPORABU BRODA I IZVRŠENJE UGOVORA O ZAKUPU BRODA

3.1. Predaja broda

Predaju broda (*delivery*) uređuje čl. 3. obrasca BARECON 2001. Čl. 3. ima tri važna podstavka, to su: stanje broda kod predaje te mjesto i vrijeme predaje broda.

Stanje broda kod predaje

Prema odredbi o predaji broda, vlasnik je dužan prije i u vrijeme predaje uložiti dužnu pozornost (*due diligence*) kako bi: 1) brod osposobio za plovidbu (*seaworthiness*) i 2) trup, strojeve i opremu pripremio za onu svrhu za koju se brod predaje u zakup.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ Hess, M., Kos, S., *Ugovaranje u pomorstvu*, Rijeka, Pomorski fakultet, Sveučilište u Rijeci, 2010., str. 113.

²² Marin, J., Slot charter, *ZPFZ*, Zagreb, god. 56, Posebni broj (2006), str. 594.

Pojam dužna pozornost (*due diligence*) nije definiran obrascem pa se postavlja pitanje tumačenja ovog izraza. U pravnoj literaturi navodi se kako *due diligence* označava dužnost ulaganja pozornosti koja se može očekivati od razborite osobe jer razumna i pažljiva osoba to redovito čini.²³ Pregledom sudske prakse primjećujemo da se sudovi učestalo bave određenjem ovog pojma. Primjer šireg tumačenje *due diligence* pronalazimo u američkoj sudskoj praksi u predmetu *America*.²⁴ U istom predmetu sud navodi kako se radi o takvom stupnju razboritosti, djelovanja ili brižljivosti koja se opravdano očekuje, i redovito je izvršena, od razumne i pažljive osobe u određenim okolnostima; nije stupnjavana bilo kojim apsolutnim standardom, nego ovisna o činjenicama određenog slučaja. Navodimo i stajalište suda u slučaju *The Fjord Wind*²⁵ prema kojem se sposobnost broda za plovidbu odnosi više na stanje plovila nego na to je li vlasnik djelovao razborito i s dužnom pozornošću te da je jedini relevantni standard razumne pozornosti pitanje je li vlasnik, ako je znao za nedostatak, poduzeo potrebne mjere za njegovo otklanjanje. U predmetu *The Muncaster Castle*²⁶ engleski je sud utvrdio odgovornost vlasnika broda za nesposobnost broda za plovidbu te utvrdio da vlasnika ne oslobađa odgovornosti činjenica da je angažirao pomorskog agenta ili drugu osobu bez obzira na njezine kompetencije. Bez obzira na to što su te osobe obavile i nadgledale pregled broda i sve poslove osposobljavanja broda za plovidbu, vlasnik nije oslobođen obveze postupanja s dužnom pažnjom u cilju ostvarenja sposobnosti broda za plovidbu.²⁷

Za razliku od odredbi nekih standardnih obrazaca brodarskih ugovora prema kojima prijevoznik odgovara za sposobnost broda za plovidbu tijekom cijelog trajanja ugovora,²⁸ prema obrascu BARECON 2001 vlasnik ne odgovara za kasniju nesposobnost koja je posljedica iskorištavanja broda od strane zakupnika. Naime, odgovornost za sposobnost broda za plovidbu nakon preuzimanja broda od vlasnika isključivo je obveza zakupnika.²⁹

Obrazac BARECON 2001 važno pitanje sposobnosti broda za plovidbu nije prepuštao slučaju već je predvidio posebnu odredbu o pregledu broda prilikom predaje (*Surveys on Delivery...*). Odredba propisuje da će vlasnik i zakupnik zajedno odrediti inspektore (*surveyors*) koji će pregledati i utvrditi stanje broda. Utvrđeno stanje ugovorne stranke potvrđuju u pisanom obliku (BARECON 2001, II. dio, čl. 7.).

²³ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br., 11, str. 23 - 24.

²⁴ C. Itoh & Co. (*America*) vs. *M/V Hans Leonhardt* [1990] AMC 733.

²⁵ *Eridania vs. Rudolf A. Oetker (The Fjord Wind)* [1999] 1 Lloyd's Rep. 307, [2000] 2 Lloyd's Rep. 191.

²⁶ *Riverstone Meat Co. vs. Lancashire Shipping Co (The Muncaster Castle)* [1961] AC 807.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ V. odredbu naziva *maintenance clause* u *New York Produce Exchange Form*, kodnog naziva: NYPE 93 i BALTIME FORM.

²⁹ Kendall, L. C., Buckley, J. J., *The Business of Shipping*, 7th ed, Centreville, Maryland, Cornell Maritime Press, 2001., str. 50 - 51.

Preuzimanjem broda zakupnik nema nikakvih tražbina prema vlasniku u odnosu na brod (BARECON 2001, II. dio, čl. 3(c)). Ipak, BARECON 2001 predviđa iznimku prema kojoj vlasnik odgovara za skrivene mane (*latent defect*) uočene nakon predaje broda zakupniku.³⁰ Obveza vlasnika odnosi se na skrivene mane uočene u roku od 12 mjeseci od predaje broda. Prema obrascu BARECON 89, ovaj rok je nešto duži i iznosi 18 mjeseci od predaje broda (BARECON 89, II. dio, čl. 2.).

Mjesto i vrijeme predaje broda

Odredbom čl. 3(b) obrasca BARECON 2001 određuje se i mjesto predaje broda prema kojoj će vlasnik predati brod u ugovorenoj luci. Pojam luke interesira nas isključivo sa stajališta sigurne luke (*safe port*). Osim individualizacije luke potrebno je i daljnje preciziranje na kojem će se točno određenom mjestu unutar luke brod predati. Obrazac BARECON 2001 sadrži odredbu prema kojoj je vlasnik obvezan predati brod na sigurnom vezu (*safe berth*).

Pravila o sigurnoj luci i vezu (mjestu u luci) fundamentalnog su karaktera u pomorskom pravu te je obveza njihova poštivanja jedinstvena za sve ugovore o iskorištavanju brodova, pa tako i za ugovor o zakupu. Iako se u literaturi objašnjenje ovih pojmova u pravilu izlaže uz probleme izvršenja brodarskih ugovora, u ovom radu smatramo potrebnim odrediti iste pojmove jer bi prikaz odredbe o predaji broda bez takvog utvrđivanja mogao biti nepotpun.

Prema nekim autorima, sigurna luka ne znači samo prirodnu sigurnu luku ili luku u koju brod može sigurno uploviti, a da ne postoji opasnost da fizički bude ugrožen, već i luku u koju brod može uploviti bez opasnosti u političkom pogledu.³¹ Ova definicija je sveobuhvatna jedino ako se pod političkom sigurnošću luke u najširem smislu riječi podrazumijeva i njezina zdravstvena sigurnost (npr. da nije zatvorena uslijed karantene i sl.).³² Je li određena luka sigurna ili ne činjenično je pitanje i zavisi od mnogih okolnosti. Prema prihvaćenoj definiciji sigurne luke iz engleske sudske prakse predmeta *The Eastern City*,³³ sigurna luka je ona gdje brod može pristati, ostati u njoj i isploviti iz nje bez pravnih ograničenja i u kojoj neće naići na veće opasnosti nego da je u plovidbi. Ukratko, uvažavajući stajalište pravne

³⁰ Za pojam *skrivene mane* v. Pavić, D., *Pomorsko osiguranje*, knj. II, Zagreb, Croatia osiguranje, 1994., str. 114; Ivković, Đ., *Pomorsko imovinsko pravo*, Piran - Portorož, Viša pomorska škola, 1972., str. 13.

³¹ Mocatta, A. et al., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 18th ed, London, Sweet & Maxwell, 1974., str. 122 - 125.

³² Rodière, R., *Traité general de droit maritime: Affrètements et transports*, Paris, t. I, Libraire Dalloz, 1967., str. 85. Za definiciju *sigurne luke* v. Baughe, S., *Shipping Law*, 4th ed, London - New York, Routledge Cavendish, 2009., str. 215 - 218; Wilford, M. et al., op. cit., bilj. br. 4, str. 177 - 198; Cooke, J. et al., *Voyage Charters*, London, LLP, 2001., str. 126 - 128; U literaturi na hrvatskom jeziku v. Pavić, D., bilj. br. 17., str. 136.

³³ *Leeds Shipping Co. Ltd vs. Société Française Bunge (The Eastern City)* [1958] 2 Lloyd's Rep. 127., str. 131.

teorije i sudske prakse možemo rezimirati da je sigurna ona luka koja posjeduje: 1. fizičku sigurnost, 2. navigacijsku sigurnost, 3. političku sigurnost i 4. sigurnost u zdravstvenom pogledu.³⁴

U vezi s mjestom predaje broda i pitanjem sigurnog veza definicija sigurne luke u osnovi vrijedi i ovdje. *Safe berth* je prema tome vez do kojeg u odgovarajućem vremenskom odsjeku brod može doploviti, uploviti, ostati na vezu i isploviti bez nekih iznenadnih opasnih okolnosti koje nije moguće izbjeći dobrim upravljanjem broda i pomorskom vještinom.³⁵

Osim određenja luke i mjesta predaje broda iz čl. 3(b) obrasca BARECON 2001, prema obrascu važno je odrediti i vrijeme predaje broda.

Odredba o vremenu predaje broda (čl. 4.) određuje dužnost vlasnika da preda brod zakupniku "ne prije datuma naznačenog u 14. rubrici" i "ne nakon datuma naznačenog u 15. rubrici", pa odredbu valja čitati zajedno s naznačenim rubrikama.³⁶

BARECON 2001 u čl. 4. predviđa dostavu čak dvije obavijesti, privremene (*preliminary*) i konačne (*definite notice*), kojom se obavještava zakupnika o očekivanom datumu spremnosti broda za predaju. Vlasnik je dužan dostaviti privremenu obavijest (najmanje 30 tekućih dana unaprijed) i konačnu obavijest (najmanje 14 tekućih dana unaprijed) o datumu spremnosti broda za predaju. Korištenjem formulacije "tekući dani" odredba definira dužinu trajanja ovih rokova,³⁷ međutim dostava obavijesti ipak ne znači da će brod biti spreman za predaju naznačenog datuma. Riječ je o očekivanom datumu (*expected date*), pa ako je vlasnik postupio s dužnom pažnjom i u dobroj vjeri, neće se primijeniti sankcija u smislu otkaza ugovora ako suprotno očekivanju brod nije spreman za predaju prema obavijesti.³⁸ Postavlja se pitanje koja je tada svrha ove odredbe.

Mišljenja smo da je ova odredba opravdana prvenstveno iz razloga jer se očekivanim datumom predaje broda ostavlja zakupniku dovoljno vremena za pripremu (npr. organiziranje posade, izbor pomorskog agenta za buduće poslove iskorištavanja broda i sl.). Osim toga, vlasnik je, prema odredbama čl. 4. obrasca BARECON 2001, dužan obavještavati zakupnika o mogućim promjenama pozicije broda koje bi mogle utjecati na vrijeme predaje broda.

³⁴ Ivošević, B. V., *Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (time charter)*, Kotor, Institut za pomorstvo i turizam, 1984., str. 8.

³⁵ Pavić, D., *op. cit.*, bilj. br. 17, str. 137. O sigurnom vezu isto v. Wilford, M., et al., bilj. br. 4, str. 177 - 198; Cooke, J. et al., bilj. br. 32, str. 126 - 128.

³⁶ Sličnu formulaciju vremena predaje broda imaju neki brodarski ugovori, npr. SHELLTIME 4 koji navodi: "Brod se ne može predati naručitelju prije _ _ _ _ _ [...]" Obrazac naime ostavlja prazan prostor koji stranke trebaju popuniti. SHELLTIME 4, čl. 5. v. u Williams, H., *A guide to tanker Charters*, Oslo, Intertanko, 2001., str. 214.

³⁷ Prema čl. 11. *Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993*: pojam *tekući dani* podrazumijeva "dane koji slijede jedan za drugim". Prijevod pojma na hrvatskom jeziku v. u Pavić, D., *op. cit.*, bilj. br. 17, str. 539.

³⁸ Tako Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 32.

U slučaju zakašnjenja predaje broda, zakupnik postupa sukladno pravima propisanim čl. 5. ugovora BARECON 2001 vezanim uz otkaz ugovora (*Cancelling*), pa kao posljedica zakašnjenja ugovorni odnos može prestati.

3.2. Otkaz ugovora zbog zakašnjenja predaje broda

BARECON 2001 u odredbi o predaji broda ističe da "vlasnik mora postupiti s dužnom pažnjom kako bi brod predao bez zakašnjenja". Ovu odredbu obrasca BARECON 2001 treba tumačiti na način da vlasnik, bez obzira na činjenicu postupanja s dužnom pažnjom, nije ispunio svoju obvezu ako brod ne preda do ugovorenog datuma naznačenog u 15. rubrici prvog dijela obrasca. U ovom slučaju zakupnik ima pravo otkaza ugovora o zakupu broda temeljem odredbi čl. 5. o otkazu ugovora zbog zakašnjenja predaje broda (*Cancelling*).

Pravo zakupnika na otkaz ugovora proizlazi iz objektivne činjenice da brod nije predan u ugovorenom roku. Pri tome nije odlučujuće je li vlasnik kriv za zakašnjenje ili nije.³⁹ Ovdje nije relevantno samo vrijeme predaje broda prema odredbi o predaji, već drugi, dodatni rok, do kada se brod mora predati. Rok se upisuje pod stavkom *cancelling date* u 15. rubrici prvog dijela obrasca BARECON 2001. Temeljem ove stavke odredba o otkazu ugovora zbog zakašnjenja predaje broda propisuje: "ako brod nije predan do datuma naznačenog u 15. rubrici, zakupnik ima pravo otkaza ugovora [...]" (BARECON 2001, II. dio, čl. 5(a)). U literaturi se ističe da vrijeme predaje broda može biti do ponoći naznačenog datuma predaje.⁴⁰

Otkaz ugovora nije automatski, već zakupnik na temelju prethodne pisane obavijesti obavještava vlasnika o namjeri otkaza ugovora (v. BARECON 2001, II. dio, čl. 5(a)).

U slučaju zakašnjenja predaje broda, vlasnik *može* o istom obavijestiti zakupnika prije datuma predaje iz ugovora, a zakupnik će se očitovati u roku od 168 tekućih sati od primanja obavijesti ili u roku od 36 tekućih sati proteklih od datuma iz 15. rubrike, ovisno koji je od rokova nastupio ranije. Ako zakupnik ne iskoristi pravo otkaza ugovora, u roku od 7 dana od dana kada je brod spreman za predaju, ugovorit će se novi datum u svrhu primjene odredbe o predaji broda (BARECON 2001, II. dio, čl. 5(b)).

Odredba o otkazu zbog zakašnjenja iz ugovora BARECON 2001 gotovo da je identična odredbi istog naslova iz ugovornog obrasca BARECON 89. Razlika je u dijelu korištenja formulacije *shall* [...] *give notice* i *may* [...] *give notice*. Prihvaćanjem odredbe o otkazu prema obrascu BARECON 89 vlasnik će dostaviti pisanu obavijest, odnosno *njegova je dužnost* dostaviti pisanu obavijest kojom traži odgovor zakupnika o namjeri otkaza ugovora. Prema obrascu BARECON 2001, vlasnik *može*, ali

³⁹ Prema *Marbienes Compañía Naviera SA vs. Ferrostaal AG (The Democritos)* [1976] 2 Lloyd's Rep. 149.

⁴⁰ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 36.

i ne mora, dostaviti takvu obavijest, pa možemo utvrditi "strožu" formulaciju ove odredbe iz obrasca BARECON 89.

Razlog zakašnjenja nije relevantan za ostvarenje prava na otkaz ugovora, već isključivo za ostvarenje prava zakupnika na naknadu štete. Ono što BARECON 2001 propisuje u odredbi o otkazu zbog zakašnjenja predaje broda jest da otkaz ugovora ne dovodi u pitanje tražbine koje zakupnik ima prema vlasniku (BARECON 2001, II. dio, čl. 5(c)). Prema tome, zakupnik se može, bez obzira na to što je iskoristio svoje pravo i otkazao ugovor, pozivati na pravo naknade štete zbog zakašnjenja predaje broda, a zbog čega nije mogao iskoristavati brod.

Postavlja se pitanje što ako stranke ne žele koristiti mogućnost da vlasnik obavijesti zakupnika o kašnjenju s predajom broda i pod kojim uvjetima zakupnik može otkazati ugovor zbog zakašnjenja predaje broda. Smatra se da do otkaza ugovora prije predaje broda može doći samo u slučaju dužeg ili neizvjesnog zakašnjenja. Zakašnjenje mora biti takvo da radikalno utječe na sudbinu ugovora na način da za zakupnika nema onu svrhu koju je njegovim zaključenjem želio postići.⁴¹ Radi li se o dužem ili neizvjesnom zakašnjenju, mišljenja smo da treba utvrditi u svakom pojedinom slučaju.⁴²

Slično odredbi o otkazu ugovora zbog zakašnjenja u obrascu BARECON 2001, standardni obrasci brodarskih ugovora sadrže odredbu *Cancelling clause*, u hrvatskoj literaturi poznatu pod nazivom *Brisovna klauzula*.⁴³ Prema toj odredbi, naručitelj ima pravo odustati od ugovora ako brod ne stigne do ugovorenog roka u ukrajnu luku i ne preda pismo spremnosti (*notice of readiness*). U slučaju zakašnjenja, naručitelj može odustati od ugovora ili se izjasniti da brod unatoč zakašnjenju prihvaća.⁴⁴

U vezi s odredbom o otkazu ugovora zbog zakašnjenja predaje broda iz obrasca BARECON 2001 potrebno je još istaknuti da zakupnik koji nije koristio svoje pravo iz iste odredbe, tj. nije otkazao ugovor, može zatražiti otkaz ugovora ako postoje uvjeti predviđeni odredbom o prestanku ugovora prije proteka vremena trajanja zakupa (odredba *Termination*).

⁴¹ Usp. Wilford, M. et al., *op. cit.*, bilj. br. 4, str. 181.

⁴² Zaključak donesen temeljem stajališta engleske sudske prakse u predmetu *Davis Contractors Ltd vs. Fereham U.D.C.* Sudac Devlin zauzeo je stajalište prema kojem je procjena perioda zakašnjenja i pravo otkaza zbog zakašnjenja faktičko pitanje. Poblize u Wilford, M. et al., bilj. br. 4, str. 181, citirano prema *Davis Contractors Ltd vs. Fereham U.D.C.* [1956] A.C. 696; [1956] 3 W.L.R. 37; [1956] 2 E.R. 145, (HL).

⁴³ Npr. v. *Uniform General Charter*, GENCON, II. dio, čl. 9. *Cancelling clause* u Tetley, W., *International Maritime and Admiralty Law*, Québec, International Shipping Publication, 2002., str. 866; BPVOY 4, II. dio, čl. 16. *Cancelling clause* v. u Williams, H., *op. cit.*, bilj. br. 36, str. 80.

⁴⁴ O Brisovnoj klauzuli opširnije Ivošević, B. V., *Brisovna klauzula*, *Zbornik Više pomorske škole u Kotoru*, Kotor, br. 2 (1975), str. 51.

3.3. Zakupnina

Osnovna je obveza zakupnika vlasniku plaćati zakupninu.

Definirajući pojam zakupnine, u stranoj literaturi navodi se da je zakupnina osnovna ekonomska svrha ugovora o zakupu broda, tj. ekonomska cijena uporabe broda od strane zakupnika koji brod iskorištava u svojstvu brodarka.⁴⁵ To je ona vrijednost koja se čini ekonomski opravdanom za zakupnika da preuzme brod i upotrebljava ga kao svoj, a da ne mora kupiti ili dati graditi novi brod.⁴⁶ Zakupnina je dakle glavni ekonomski razlog radi kojeg vlasnik daje brod u zakup.⁴⁷

Visina zakupnine, način plaćanja, vrijeme plaćanja, kao i eventualno drugi modaliteti od značaja za precizno i pravovremeno ispunjenje obveze zakupnika redovito se reguliraju ugovorom. Tako, prema čl. 12. obrasca BARECON 2001, zakupnina se određuje u paušalnom iznosu (*lump sum*) naznačenom ugovorom i plaća se najkasnije svakih 30 tekućih dana unaprijed od dana predaje broda. Kod ispunjenja obveze plaćanja zakupnine prvenstveno je bitno vrijeme plaćanja (*time shall be of the essence*).

Odredba čl. 12. obrasca BARECON 2001 razlikuje se od iste iz prethodnog obrasca prema kojem je zakupnina određena u paušalnom iznosu, ali na način da se plaća po kalendarskom mjesecu (*per calendar month*) od dana predaje broda.⁴⁸ Promjena načina plaćanja zakupnine unesena je radi pojednostavljenja plaćanja i izbjegavanja proporcionalnog računanja s obzirom na datum predaje broda.⁴⁹ Npr., ako je datum predaje broda peti dan u mjesecu, prema broju dana koji ostaje do kraja mjeseca valja proporcionalno izračunati iznos zakupnine za taj mjesec.

U svrhu jasnoće navedene odredbe, BARECON 2001 izričito određuje da se prva rata zakupnine plaća na dan i sat predaje broda zakupniku. Svaka sljedeća mjesečna isplata slijedi u razmaku od najkasnije 30 tekućih dana. Kako ugovor ne bi bio izložen zahtjevima vlasnika za njegovim prestankom, zakupnik je dužan plaćati zakupninu kontinuirano tijekom razdoblja zakupa (BARECON 2001, II. dio, čl. 11(b)). Međutim, ako zakupnik ne podmiri zakupninu u ugovorenom roku, ugovor daje pravo vlasniku povući brod (*right to withdraw the Vessel*), čime ugovor prestaje jer zakupnina nije plaćena sukladno odredbi. Ova odredba ima slične posljedice kao odredba o otkazu ugovora zbog zakašnjenja predaje broda. Međutim, dok se

⁴⁵ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 64.

⁴⁶ Bes, J., *Chartering Practice*, London, Barker & Howard, 1961., str. 26 - 29.

⁴⁷ Kendall, L.C., Buckley, J. J., *The Business of Shipping*, 7th ed, Centreville, Maryland, Cornell Maritime Press, 2001., str. 69.

⁴⁸ Prema rješenju suda u predmetu *French Marine vs. Compagnie Napolitaine d'Eclairage et de Chauffage par le Gaz*, pojam *per calendar month* podrazumijeva da je zakupnik obavezan platiti zakupninu na početku svakog mjeseca za cijeli mjesec, iako će možda vratiti brod i prije kraja mjeseca; *French Marine vs. Compagnie Napolitaine d'Eclairage et de Chauffage par le Gaz* [1921] AC 494.

⁴⁹ *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (27. rujna 2016.).

odredba o otkazu ugovora zbog zakašnjenja predaje broda ugovara u korist zakupnika, odredba o pravu na povlačenje broda ugovara se u korist vlasnika.

Razlog ovom rješenju, odnosno propisano pravo vlasnika na povlačenje broda, treba tražiti u želji uspostavljanja discipline u plaćanju zakupnine. Neuredno plaćanje obveze odnosno neplaćanja iste pod uvjetima određenim ugovorom, razlog su mnogih sporova, tako da je sudska praksa u vezi s raskidom, odnosno pokušajem raskida ugovora zbog neurednog plaćanja ili neplaćanja vrlo bogata. Tako su u predmetu *The Jotunheim*⁵⁰ stranke ugovorile *lump sum* iznos zakupnine, na način da zakupnik jedan dio plati odmah prilikom predaje broda, a ostale rate mjesečno, unaprijed, bez popusta. Koristile su obrazac BARECON 89 uz dodatak odredbe prema kojoj su ugovorile pravo vlasnika na povlačenje broda u slučaju kršenja odredbi o plaćanju zakupnine. Budući da je zakupnik više puta kasnio s plaćanjem zakupnine te nije plaćao točan iznos zakupnine već obično umanjen za otprilike 5 - 10 \$, vlasnik je, pozivajući se na ugovorenu odredbu, povukao brod. Tomu je prethodilo upozorenje vlasnika u više navrata kojim je zahtijevao plaćanje točnog iznosa zakupnine i na vrijeme. Ovdje je ključno može li plaćanje neznatno umanjenog iznosa zakupnine predstavljati neplaćanje ugovorenog iznosa zakupnine te je li plaćanje sa zakašnjenjem razlog zbog kojeg zakupodavatelj može s pravom raskinuti ugovor. Sud je, pozivajući se na sadržaj Ugovora, zauzeo stav kako je postupanje vlasnika osnovano, odnosno vlasnik je imao pravo povući brod, što je posljedica učestalog plaćanja umanjenog iznosa zakupnine sa zakašnjenjem.⁵¹

Iz predmetnog spora vidimo da vlasnik ima pravo povući brod, dakle otkazati ugovor ne samo u slučaju ako zakupnik ne plati točno ugovoreni iznos zakupnine već i ako ne plati zakupninu na vrijeme. Obrazac BARECON 2001 u tom smislu određuje da se zakupnina plaća unaprijed (*in advance*) na ugovoreni dan ili prije toga⁵² (BARECON 2001, II. dio, čl. 11(e)). Zakašnjelo plaćanje vlasnik nije dužan prihvatiti, iako može ako to želi. U nedostatku primjera sudske prakse u predmetu plaćanja zakupnine nakon ugovorenog datuma, navest ćemo rješenja suda u slučaju

⁵⁰ *More OG Romsdal Fylkesbatar AS vs. The Demise Charter of the Ship "Jotunheim" (The Jotunheim)* [2005] 1 Lloyd's Rep. 181.

⁵¹ U ovom sporu sud se poziva na određene presude u predmetu iz *time chartera* u kojima je sud potvrdio pravo brodovlasnika na povlačenje broda i otkaz ugovora radi kršenja odredbe o plaćanju vozarine (*Hire*). Naručitelj je u nekoliko navrata platio umanjeni iznos vozarine te razlog povlačenja broda i otkaza ugovora nije bilo zakašnjenje u plaćanju nego umanjeno plaćanja vozarine ("the hire paid was not too late but too little"). V. *China National Foreign Trade Transportation Corporation vs. Evlogia Shipping Co. S.A. of Panama (The Mihalio Xilas)* [1976] 2 Lloyd's Rep. 697; *Tradax Export S.A. vs. Dorada Compañía Naviera S.A. (The Lutetian)* 2 Lloyd's Rep. 140; Isto v. *Compañía Sudamericana de Vapores vs. Shipmair B.V. (The Teno)* [1977] 2 Lloyd's Rep. 289.

⁵² Značaj plaćanja *unaprijed* prema stajalištu suca Wrighta jest u tome da je to osnovna suština pravne obveze preuzete ugovorom prema vlasniku u zamjenu za uporabu broda koju se vlasnik obvezao dati. Iz predmeta *Tankexpress A/S vs. Compagnie Financière Belge des Petroles S.A.* [1948] Lloyd's Rep. 43., str. 53.

kašnjenja plaćanja vozarine kod brodarskih ugovora. U predmetu *The Laconia*⁵³ naručitelj je zakasnio s plaćanjem vozarine jedan dan. Dospijeće rate bilo je u nedjelju, međutim banke u Londonu ne rade vikendom pa je stajalište broдача bilo da je rata vozarine trebala biti plaćena u petak do 15 sati. Budući da naručitelj nije ponudio plaćanje vozarine u petak, u ponedjeljak je broдаров agent obavijestio naručitelja da je ugovor prekršen te da namjerava povući brod. Isti dan naručiteljeva banka uputila je banci broдача nalog za plaćanje. Međutim, broдаров agent dao je nalog banci da novac vrati i obavijestio naručitelja o namjeri povlačenja broда. Presuda Doma lordova (*House of Lords*) glasila je da je broдаров pristup ispravan i da nepostupanje prema odredbi o vozarini (*Hire*), odnosno naknadno plaćanje, ne mogu popraviti obvezu naručitelja i kašnjenje plaćanja. Naručitelja te obveze može osloboditi samo broдар, ali o tome u ovom slučaju nije bilo dokaza.⁵⁴

U predmetu *The Afos*⁵⁵ razmatralo se pitanje do kada na dan dospelja treba obaviti uplatu, do trenutka do kojeg banke još rade u mjestu plaćanja ili do ponoći. Dom lordova je zauzeo stajalište da dužnik može izvršiti obvezu plaćanja sve do ponoći na dan dospelja. U rješavanju ovog problema oslanjanje na radno vrijeme i praksu banke u mjestu plaćanja stvorilo bi pravnu nesigurnost.⁵⁶

Nakon što su ostvareni uvjeti za povlačenje broда, zakupnik svojim radnjama više ne može utjecati na promjenu nastale situacije, posebno ne naknadnim plaćanjem. Ono što BARECON 2001 propisuje za slučaj kašnjenja plaćanja zakupnine ujedno je i pravo vlasnika na kamate po godišnjoj stopi određenoj u 24. rubrici prvog dijela. Ugovorne stranke tako same ugovaraju visinu kamatne stope. Ako 24. rubrika nije ispunjena, primijenit će se prosječna tromjesečna londonska međubankovna ponudbena kamatna stopa (*London interbank offered rate – LIBOR*)⁵⁷ za valutu plaćanja zakupnine, kako navodi Udruženje britanskih bankara (*British Bankers' Association – BBA*) na dan dugovanja. Na ovakav način utvrđena stopa uvećava se za 2 % (BARECON 2001, II. dio, čl. 11(f)).⁵⁸ Budući da se LIBOR svakodnevno mijenja, važno je utvrditi početak računanja kamate. U tom smislu, čl. 11(g) obrasca BARECON 2001 propisuje da isplata kamate slijedi u roku od 7 tekućih dana od

⁵³ *Mardorf Peach & Co Ltd vs. Attica Sea Carriers Corporation (The Laconia)*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 315.

⁵⁴ *Ibidem*; Isto v. Hardy Ivamy, R. H., *Casebook on carriage by Sea*, 3rd ed, London, LLP, 1977., str. 13.

⁵⁵ *The Afos* [1983] 1 Lloyd's Rep. 335.

⁵⁶ Tako je npr. u Londonu uobičajeno da banke postupaju istog dana po teleksu s uputama plaćanja ako teleks stigne do 15 sati radnog dana. Međutim, po posebnom zahtjevu banke će knjižiti plaćanje i po teleksu prispjelom i nakon 15 sati, sve do 17 sati, kada završava radno vrijeme banke. Može se dogoditi, iako rijetko, da banka knjiži po teleksu primljenom nakon 17 sati. Kragić, P., *Ugovori o prijevozu tankerima*, Zadar, Tankerska plovidba, 1992., str. 107.

⁵⁷ Opširnije o londonskoj međubankovnoj ponudbenoj kamatnoj stopi v. <http://www.bbalibor.com/disclaimer> (17. listopada 2016.).

⁵⁸ BARECON 89 kod određivanja visine kamate upućuje stranke na postupanje prema propisima koji vrijede u mjestu sjedišta stranaka (*Principal Place of Business*) (BARECON 89, II. dio, čl. 10(f)).

dostave računa vlasnika s naznačenim dugovanjem. U nedostatku računa isplata kamate uslijedit će pri plaćanju iduće rate zakupnine. Ova odredba, prema tome, primijenit će se za one slučajeve kada vlasnik nije iskoristio svoje pravo raskida ugovora povlačenjem broda.

Da bi uredno ispunio svoju obvezu plaćanja, prema obrascu BARECON 2001, zakupnik rate mora platiti ne samo na vrijeme i u odgovarajućem iznosu već i u gotovini (*in cash*) i bez popusta (*without discount*) (BARECON 2001, II. dio, čl. 11(c)).⁵⁹

U suvremenoj trgovini gotovinska plaćanja nisu pravilo, a ponekad je takav način plaćanja praktično nemoguć. U teoriji pojam *cash* podrazumijeva ne samo plaćanje zakupnine u novčanicama već i metode plaćanja koje se u bankarstvu smatraju ekvivalentom plaćanju novčanicama, kao što su nalog za plaćanje, telegrafski transferi, bankovni nacrti i sl.⁶⁰ Ovo stajalište temelji se na sudskoj praksi koja *cash* plaćanjem smatra svako plaćanje koje omogućava da se uplaćeni iznos koristiti odmah i bez ikakvih uvjeta kao npr. u predmetu *The Brimnes*⁶¹ gdje je zakupnik koristio plaćanja putem telegrafskog transfera (*direct transfer method sent by telex*). Obavještanje putem pisama, telegrama i sl. da se vrši plaćanje, odnosno da se novac može prebaciti s računa jedne na račun druge stranke, nema pravni učinak.

Zakupnina se, osim toga, plaća bez popusta (*without discount*) (BARECON 2001, II. dio, čl. 11(c)). Značenje izraza bez popusta tumači engleska sudska praksa u predmetu *The Teno*.⁶² U istom predmetu sudac Parker navodi da izraz *bez popusta* znači "ne manje od onoga kako je bilo plaćeno za ranije uplate" (*no more than that there was to be no discount for early payment*).

BARECON 2001, vezano uz zakupninu, predviđa i način plaćanja posljednje rate zakupnine ako je razdoblje zakupa kraće od 30 dana. U tom slučaju zakupnina se obračunava proporcionalno broju dana i sati prije vraćanja broda vlasniku, pa ovom odredbom način računanja zadnje rate zakupnine prema obrascu BARECON 2001 odgovara načinu plaćanja prve rate prema obrascu BARECON 89 (v. BARECON 89, II. dio, čl. 10(c)).

U slučaju nestanka ili gubitka (propasti) broda, plaćanje zakupnine prestaje danom i satom njegova nestanka ili gubitka. Brod se smatra nestalim protekom 10 dana od posljednje vijesti o brodu ili od *Lloydove* objave broda nestalim, ovisno koji je od ovih događaja nastupio ranije. Isto vrijedi i za gubitak broda (BARECON 2001, II. dio, čl. 11(e)).

⁵⁹ Odredbu o gotovinskom plaćanju i plaćanju bez popusta sadrže neki obrasci brodarskih ugovora npr. NYPE 93 (strok 58) i BALTIME FORM (strok 49).

⁶⁰ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 66 - 67.

⁶¹ *Tenax Steamship Co. Ltd vs. The Brimnes (The Brimnes)* [1972] 2 Lloyd's Rep. 465, potvrđeno [1974] 2 Lloyd's Rep. 241.

⁶² *Compañía Sudamericana de Vapores vs. Shipmair B.V. (The Teno)* [1977] 2 Lloyd's Rep. str. 289 - 298.

3.4. Vraćanje broda

Vraćanje broda u obrascu BARECON 2001 regulirano je čl. 15. koji sadrži stavke o mjestu i vremenu vraćanja, posljedicama zakašnjenja, ali i prijevremenog vraćanja te stanju broda kod vraćanja.

Osim kod ugovora o zakupu, odredba o vraćanju broda nalazi se u svim formularima ugovora o *time charteru*.⁶³ Smatra se da je to posljedica vremena kada su ova dva ugovorna odnosa bila izjednačena, odnosno kada se ugovor o zakupu izjednačavao i miješao s ugovorom o *time charteru* i obrnuto.⁶⁴

Opseg obveze vraćanja broda prema čl. 15. obrasca BARECON 2001 definiran je na način da je zakupnik obvezan vratiti brod u ugovoreno vrijeme, u ugovorenoj luci ili mjestu i stanju u kakvom je primljen u zakup, izuzimajući štete od redovite uporabe broda. Isti opseg obveza predviđa BARECON 89 u čl. 14. Ako jedan od uvjeta izričito naznačenih u odredbi nije ispunjen, može se postaviti pitanje naknade štete vlasniku.

U praksi su česti problemi kod ispunjenja obveze vraćanja broda te postoji veći broj presuda koje se odnose na mjesto vraćanja broda, vrijeme vraćanja (u tom smislu javlja se problem vraćanja prije isteka ugovora ili zakašnjenje vraćanja broda), a postavlja se i pitanje stanja broda prilikom vraćanja.

Luku ili mjesto vraćanja broda prema obrascu BARECON 2001 stranke sporazumno određuju ugovorom. Mjesto vraćanja broda mora biti sigurno, bez leda (*ice-free*), a vez unutar luke na kojem će zakupnik "postaviti" brod prilikom vraćanja također treba odgovarati uvjetima sigurnog veza. Mjesto veza određuje vlasnik (BARECON 2001, II. dio, čl. 15.).

Radi izbjegavanja sporova stranaka odredba o vraćanju broda propisuje obvezu zakupnika da vlasniku najmanje 30 "tekućih dana" unaprijed dostavi privremenu obavijest o očekivanom mjestu vraćanja broda. Konačnu obavijest s detaljima mjesta i vremena vraćanja zakupnik je obvezan dostaviti najmanje 14 "tekućih dana" unaprijed. U slučaju bilo kakvih promjena obvezan je odmah obavijestiti vlasnika (BARECON 2001, II. dio, čl. 15.).

Ako zakupnik vrati brod u luci ili mjestu koje ne odgovara ugovorenom, vlasnik ima pravo naknade štete. Npr., u engleskom predmetu *The Greek Fighter*⁶⁵ sudac Colman zauzeo je stajalište prema kojem je zakupnik bio obvezan naknaditi štetu vlasniku zato što je vratio brod u luci koja ne odgovara ugovorenoj, zbog čega je vlasnik imao dodatne troškove.⁶⁶

⁶³ Npr. v. BALTIME FORM, II. dio, čl. 7; NYPE 93, čl. 4.

⁶⁴ Bulum, B., *op. cit.*, bilj. br. 1, str. 80; isto Ivošević, B. V., *op. cit.*, bilj. br. 34, str. 77. Odredbu o vraćanju broda (*redelivery*) kod *time chartera* v. isto u Mocatta, A. et al., *Scrutton on Charterparty and Bills of Lading*, 20th ed, London, Sweet & Maxwell, 1996., str. 367 - 368; Wilford, M. et al., *op. cit.*, bilj. br. 4, str. 235 - 238 i 239 - 242; Tetley, W., *op. cit.*, bilj. br. 43, str. 158 - 159.

⁶⁵ *Ullises Shipping Corp vs. FAL Shipping Co Ltd (The Greek Fighter)* [2006] EWHC 1729.

⁶⁶ Isto v. presudu engleskog suda u predmetu *Malaysian International Shipping Corp. vs. Empresa Cubana de Fletes (The Bunga Kenanga)*, [1981] 1 Lloyd's Rep. 518.

Ujedno, vrijeme vraćanja broda treba odgovarati ugovorenom. Ako zakupnik namjerava vratiti brod prije isteka ugovora o zakupu, postavlja se pitanje može li vlasnik odbiti vraćanje broda prije isteka ugovora ili je obvezan preuzeti brod i tražiti naknadu štete zbog neplaćanja zakupnine za ugovoreno razdoblje. U literaturi se ističe da vraćanje broda prije datuma naznačenog ugovorom također predstavlja neispunjenje ugovorne obveze.⁶⁷ Međutim, smatra se da takvo postupanje ne znači automatski prestanak ugovora.⁶⁸ Isto stajalište zauzeo je sud prema kojem vlasnik ima pravo naknade štete zbog vraćanja broda prije ugovorenog vremena. Na primjeru engleskog suda *Queen's Bench Division (Commercial Court)* u predmetu *Griparion*,⁶⁹ ugovor je bio zaključen na "najmanje 38 mjeseci". Zbog lošeg stanja brodskih tankova zakupnik nije platio dospjele rate zakupnine. Istaknuo je da je stanje broda takvo da predstavlja opasnost za članove posade i da je popravak broda neophodan. Zbog utvrđenih okolnosti zakupnik je vratio brod vlasniku prije ugovorenog roka. Vlasnik je pokrenuo spor u kojem je tražio naknadu štete u zamjenu za zakupninu za razdoblje od devet mjeseci (od prijevremenog vraćanja do kraja ugovorenog razdoblja). Tijekom postupka sud je utvrdio odgovornost zakupnika za prijevremeno vraćanje broda. S obzirom na okolnosti slučaja, sudac Rix utvrdio je iznos naknade štete temeljem razlike između tržišne i ugovorene rate zakupnine od vremena vraćanja broda do ugovorenog datuma prestanka ugovora.

Kada je riječ o zakašnjenju vraćanja broda, BARECON 2001 sadrži posebnu odredbu kojom utvrđuje iznos koji je zakupnik obvezan platiti vlasniku za svaki dan zakašnjenja. Prema čl. 15. predviđa se plaćanje dnevnog ekvivalenta stope zakupnine naznačene ugovorom i uvećane za 10 % za svaki dan zakašnjenja. Druga je mogućnost plaćanje zakupnine prema tržišnoj stopi za svaki dan zakašnjenja. Koja će se od ovih odredbi primijeniti, ovisi o visini utvrđenog iznosa. U obzir se uzima veći iznos koji je zakupnik obvezan platiti vlasniku.

Kod tumačenja odredbe skloni smo mišljenju da plaćanjem utvrđenog iznosa vlasnik nema drugih tražbina prema zakupniku, odnosno da plaćanjem utvrđenog iznosa nema osnove za naknadu štete zbog zakašnjenja. Vladajuće gledište u literaturi zauzelo je stajalište prema kojem pitanje naknade štete ovisi o "ozbiljnosti zakašnjenja" (*seriousness of the delay*).⁷⁰ Isto stajalište zauzela je i sudska praksa.⁷¹ Smatra

⁶⁷ Prema Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 87.

⁶⁸ Furmston, M. P., *Cheshire, Fifoot and Furmston's Law of Contract*, 15th ed, Oxford, Oxford University Press, 2001., str. 689.

⁶⁹ *Tharros Shipping Co. Ltd. and Den Norske Bank plc vs. Bias Shipping Ltd., Bulk Shipping A.G. and Bulk Oil A.G. Bulk Shipping A.G. and Bulk Oil A.G. vs. Tharros Shipping Co. Ltd., Den Norske Bank plc and Theodore Halkedis (The Griparion)* (No. 2), [1994] 1 Lloyd's Rep. 533.

⁷⁰ Prema Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 88 - 89.

⁷¹ *V. Torvald Klaverness vs. Acri Maritime (The Gregos)* [1995] 1 Lloyd's Rep. 1; *The Scaldia*, SMA 905 (Arbitraža, New York, 1975); *The Romandie*, SMA 1092 (Arbitraža, New York, 1977); *The Hans Sachs*, SMA 1493 (Arbitraža, New York, 1980).

se da kod odmjeravanja visine štete valja uzeti u obzir odredbu o utvrđivanju naknade za svaki dan zakašnjenja sukladno odredbi čl. 15. o vraćanju broda.

Sadržaj odredbe o vraćanju broda obrasca BARECON 2001 izmijenjen je u odnosu na BARECON 89 u dijelu koji se odnosi na posljednje putovanje. Prema obrascu BARECON 89, čl. 14., dopušteno je zakašnjenje u razumnim granicama iz razloga obavljanja posljednjeg putovanja. Ova odredba isključena je iz sadržaja čl. 15. obrasca BARECON 2001 koji uvodi novi stavak kojim zakupnik jamči da neće dopustiti početak putovanja za koji se ne može razumno očekivati da će biti završeno na vrijeme prije vraćanja broda vlasniku.

Čl. 15. obrasca BARECON 2001 jasno propisuje obvezu vraćanja broda u istom ili sličnom stanju, uvjetima i klasi u kakvom je predan na početku izvršenja ugovora o zakupu. Izuzimaju se štete koje su posljedica redovite uporabe broda. Ovdje je sporno koje su to štete koje se mogu podvesti pod štete nastale "redovitom uporabom broda". To pitanje ostavlja se na rješavanje sudskim vještacima strojarske i brodograđevne struke.⁷² Po navodima nekih autora, najčešći su slučajevi oštećenja nastali redovitom uporabom broda sva udubljenja, ogrebotine, ulegnuća, brazgotine, posjekotine, iskrivljenja brodskih skladišta, otvora i palube izazvana normalnim korištenjem uobičajenih sredstava za ukrcaj i iskrcaj, a koja ne utječu na normalnu funkciju broda.⁷³

Ovdje se postavlja pitanje je li vlasnik obavezan preuzeti brod čije stanje uvelike odstupa od onog na početku ugovornog razdoblja ili je, bez obzira na stanje, obavezan preuzeti brod i zahtijevati naknadu štete. U predmetu *The Puerto Buitrago*⁷⁴ vlasnik je odbio preuzeti brod na kojem je nakon 6 mjeseci zakupa nastao problem s brodskim motorom zbog čega je tegljen do luke iskrcaja. Utvrđen je kvar motora u iznosu dvostruko većem u odnosu na vrijednost broda. Zakupnik je priznao odgovornost za dio iznosa koji bi podmirio za popravak broda, a zahtijevao je i vraćanje broda prije isteka ugovora. Međutim, vlasnik je odbio prihvatiti brod tvrdeći da je zakupnik obavezan obaviti popravak broda unutar trajanja ugovora bez obzira na cijenu i platiti zakupninu dok se popravak obavlja. Vlasnik se pozivao na ugovornu odredbu prema kojoj je dužnost zakupnika vratiti brod u istom stanju u kojem ga je primio uvažavajući uobičajeno trošenje broda. U istom predmetu sud je utvrdio da je zakupnik trebao izvršiti popravak prije vraćanja broda i da vlasniku pripada iznos zakupnine za trajanja popravka. Utvrdio je i iznos naknade štete na ime stanja broda kod vraćanja u koju je uračunao neisplaćene zakupnine do kraja trajanja zakupa.⁷⁵

⁷² Ivošević, B. V., *op. cit.*, bilj. br. 34, str. 79.

⁷³ Bulum, B., *op. cit.*, bilj. br. 1, str. 81; Ivošević, B. V., *op. cit.*, bilj. br. 34, str. 79.

⁷⁴ *Attica Sea Carriers Corporation vs. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederen GmbH (The Puerto Buitrago)* [1976] 1 Lloyd's Rep. 250.

⁷⁵ Na ovu presudu poziva se i sud u sporu *The Alecos M* u predmetu utvrđivanja naknade štete zbog stanja broda kod vraćanja te vraćanja broda prije isteka vremena trajanja ugovora; *V. Sealace Shipping Co vs. Oceanvoice (The Alecos M)* [1991] 1 Lloyd's Rep. 120.

Popravci broda mogu biti takvi da utječu na promjenu klase broda, kao u arbitražnom predmetu *The Rozel*.⁷⁶ Sukladno ugovoru, zakupnik je bio obvezan održavati brod, trup i strojeve u dobrom stanju za trajanja zakupa. Odredbom o vraćanju broda određena je obveza vraćanja u istom ili sličnom stanju i strukturi kao prilikom preuzimanja na način da stanje i struktura broda ne utječu na klasu. Kada je brod vraćen vlasniku, utvrđeno je oštećenje na unutarnjem pomoćnom generatoru koji je zakupnik za trajanja zakupa popravio. S obzirom na razmjer kvara, vlasnici su smatrali da zakupnik nije postupio sukladno odredbi o vraćanju broda, što je potvrdila i arbitraža. Arbitraža je ocijenila da zakupnik nije ispunio ugovornu obvezu i da je stanje broda takvo da utječe na klasu te s obzirom na sve okolnosti odredio obvezu naknade štete vlasniku.⁷⁷

Kako ne bi došlo do spora u ovom pravnom području, BARECON 2001 predviđa obvezan pregled broda prilikom vraćanja. Određuje da brod mora imati brodske isprave s rokom važenja određenim ugovorom (čl. 15.). Tako se podrazumijeva da formulacija odredbe o vraćanju broda "u istom ili sličnom stanju" obuhvaća i istu klasu broda kao u vrijeme predaje broda, što je izričito i određeno čl. 15. obrasca BARECON 2001.

3.5. Reguliranje troškova pregleda broda pri predaji i vraćanju

Stanje broda podjednako je važno kod predaje, ali i vraćanja, pa je bitno da obje ugovorne stranke sudjeluju u postupku utvrđivanja stanja kod svake od ovih radnji. Kod predaje broda BARECON 2001 u čl. 3(b) predviđa da brod mora imati propisane brodske isprave u skladu sa zahtjevima države zastave i klasifikacijskog društva, pa se u tako utvrđenom stanju predaje zakupniku. Kod vraćanja broda zakupnik je obvezan vratiti brod u istom ili sličnom stanju i klasi kako je primljen od vlasnika, uz uvažavanje redovitog trošenja koje ne utječu na klasu broda (BARECON 2001, II. dio, čl. 15.). Kako bi se utvrdilo stanje broda, BARECON 2001 u čl. 7. predviđa posebnu odredbu o pregledu broda pri predaji i vraćanju (*Surveys on Delivery and Redelivery*).

Odredba propisuje da će vlasnik i zakupnik zajedno odrediti inspektore (*surveyors*) koji će pregledati i utvrditi stanje broda posebno kod svake od ovih radnji.⁷⁸ Utvrđeno stanje ugovorne stranke potvrđuju u pisanom obliku. BARECON 2001 odredbom o pregledu pri predaji i vraćanju ujedno određuje način raspodjele troškova pregleda broda. Prema istoj, vlasnik će snositi troškove pregleda kod

⁷⁶ *Chanel Island Ferriers Ltd vs. Cenargo Navigation Ltd (The Rozel)* [1994] 2 Lloyd's Rep. 161.

⁷⁷ *Ibidem*, str. 161 - 170.

⁷⁸ Najčešće brodarske kompanije imaju svoje inspektore, dakle osobe zaposlene na radnom mjestu inspektora. Ako nemaju svog zaposlenika, angažiraju nekog od inspektora neovisne tvrtke ovlaštene za obavljanje inspekcijskog pregleda broda. Poznata tvrtka za poslove inspekcijskog pregleda broda je i *BMT Surveys*. Opširnije v. www.bmtsurveys.com (22. listopada 2016.).

predaje broda (*on-hire*), a zakupnik sve troškove pregleda kod vraćanja broda (*off-hire*).⁷⁹ Svaka ugovorna stranka snosit će troškove gubitka vremena (*loss of time*) kod takvih pregleda. Pri tome se uzima ekvivalent dnevne rate zakupnine ili proporcionalno tomu (BARECON 2001, II. dio, čl. 7.). Ako pretpostavimo da je ugovoreni iznos zakupnine po danu 24.000,00 \$, a utrošeno vrijeme za pregled broda iznosilo je 3 sata, iznos zakupnine smanjit će se za 3.000,00 \$.

Uz ove troškove, BARECON 89 određuje obvezu plaćanja troškova suhog veza (dokovanja) broda, kao i izvlačenja broda iz doka u svrhu obavljanja pregleda. Ako se dokovanje i izvlačenje obavlja radi pregleda broda kod predaje, iste troškove snosi vlasnik. U obrnutom slučaju, prema ugovornom obrascu BARECON 89 snosi ih zakupnik. Iako je BARECON 2001 isključio ovu stavku iz sadržaja odredbe, o ovom pitanju stranke uvijek mogu raspravljati u pojedinom slučaju. Polazeći od toga da se radi o vrlo visokim troškovima, smatramo potrebnim odredbom čl. 7. obrasca jasno utvrditi koja stranka snosi troškove dokovanja i izvlačenja broda iz doka radi pregleda. Na taj način postići će se nedvosmisleno tumačenje odredbe jer uz sadašnju formulaciju odredbe možemo samo pretpostaviti da isti trošak kod pregleda snosi vlasnik, odnosno zakupnik kod vraćanja.

3.6. Reguliranje troškova pogonskog goriva i zaliha prilikom predaje i vraćanja broda

BARECON 2001 u sažetoj formi sadrži odredbu naslova *Inventar, ulje i zalihe (Inventories, Oil and Stores)*⁸⁰ prema kojoj zakupnik prilikom predaje i vraćanja broda sastavlja popis opreme, rezervnih dijelova, uređaja i zaliha u suradnji s vlasnikom. Precizira se obveza zakupnika da prilikom predaje i vlasnika da prilikom vraćanja broda suprotnoj ugovornoj stranci nadoknadi troškove pogonskog ulja, ulja za podmazivanje, nekorištenih zaliha, boje, užadi i drugog potrošnog materijala (izuzev rezervnih dijelova). Obveza plaćanja ovih troškova definirana je prema njihovoj tržišnoj cijeni u luci predaje odnosno vraćanja broda (BARECON 2001, II. dio, čl. 9.).

Gore navedenim stvarima raspolaže zakupnik dok kao posjednik broda iskorištava brod do trenutka vraćanja, pa je logično da vlasnik nadoknadi zakupniku ove troškove jer prema popisu iste preuzima prestankom ugovora.

⁷⁹ BARECON 2001 u ovoj odredbi koristi pojmove *on-hire* i *off-hire* koji su u kontekstu davanja broda u zakup (*on hire*) i vraćanja broda odnosno prestanka zakupa (*off-hire*). Riječ *off-hire* ne smije se poistovjetiti s klauzulom *off-hire* iz brodarskog ugovora gdje ima sasvim drugačije značenje, tj. podrazumijeva pravo naručitelja na obustavu njegove primarne obveze plaćanja najamnine u određenim slučajevima (npr. slučaj požara, zaustavljanja broda uslijed havarijskih nezgoda na brodu i teretu). Opširnije o klauzuli *off-hire* iz brodarskog ugovora u Wilford, M. et al., *op. cit.*, bilj. br. 4, str. 363 - 391; Bulum, B., *op. cit.*, bilj. br. 1, str. 86 - 90.

⁸⁰ Naslov odredbe istog sadržaja u obrascu BARECON 89 glasi *Inventories and Consumable Oil and Stores*. Riječ *Consumable* izbrisana je iz naslova odredbe obrasca BARECON 2001 jer se podrazumijeva da su ulje i materijali prema svojoj prirodi potrošne stvari. *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (22. listopada 2016.).

Može se postaviti pitanje ima li zakupnik pravo na ime ovih troškova odbiti iznos od zakupnine, tj. platiti vlasniku manji iznos od ugovorenog na način da uračuna tržišnu cijenu onog što predaje vlasniku prilikom vraćanja. Budući da je BARECON 2001 vrlo jasno definirao obvezu plaćanja zakupnine te odredio da se zakupnina plaća "bez popusta", isti se iznos ne može umanjiti od zakupnine. Mišljenja smo da zakupnina mora imati onaj pravni tretman kakav je ugovorom o zakupu određen.

Također, može se postaviti pitanje raspolaganja gore naznačenim stvarima i plaćanja troškova u slučaju prestanka ugovora prije protoka vremena trajanja zakupa. U praksi se općenito najviše rasprava vodi oko prava raspolaganja pogonskim uljem (bunkerom) zbog prestanka ugovora prije ugovorenog vremena trajanja zakupa. Pretpostavimo li da je zakupnik u svojstvu brodarka s naručiteljem sklopio ugovor o prijevozu stvari morem kod kojeg je ugovora snošenje troškova bunkera redovito obveza naručitelja, postavlja se pitanje na koji će način vlasnik i zakupnik regulirati plaćanja bunkera ako je ugovor o zakupu broda prestao prije ugovorenog razdoblja. Naime, prema stajalištu sudske prakse kod ugovora o prijevozu stvari morem bunker je u svakom pogledu u vlasništvu naručitelja prijevoza te sva prava brodarka vezana uz bunker prestaju protekom ugovora o prijevozu. Ako je ugovor o prijevozu prestao prije protoka vremena na koji je sklopljen, brodar "samo čuva bunker koji pripada naručitelju".⁸¹ Za slučaj prestanka ugovora o zakupu broda prije ugovorenog vremena trajanja zakupa, uz pretpostavku da je zakupnik obavljao prijevoz stvari temeljem ugovora o prijevozu s naručiteljem, zakupnik će morati regulirati ne samo svoje obveze prema vlasniku iz ugovora o zakupu već i svoje obveze prema naručitelju iz ugovora o prijevozu stvari. To podrazumijeva da će zakupnik platiti trošak bunkera naručitelju prijevoza, a kod vraćanja zakupljenog broda od vlasnika zahtijevati plaćanje istog troška bunkera.

3.7. Nadzor broda

BARECON 2001 predviđa odredbu o vlasnikovu pravu nadzora broda koja se razlikuje od prava i obveza stranaka predviđenih odredbom o pregledu broda prilikom predaje i vraćanja. Pravo nadzora broda smatra se temeljnom odredbom kojom se štite položaj i prava vlasnika u okolnostima kada ugovorom o zakupu zakupnik stječe posjed i pravo uporabe broda.⁸²

Prema odredbi o nadzoru, vlasnik ima pravo nadzora ili pregleda broda u bilo koje vrijeme nakon dostave "opravdane obavijesti" (*reasonable notice*) zakupniku. Također ima pravo uputiti ovlaštenog inspektora da u njegovo ime pregleda brod (BARECON 2001, II. dio, čl. 8.). Odredba o nadzoru u jednom je dijelu izmijenjena u odnosu na odredbu

⁸¹ Stajalište suca Diplocka u predmetu *Stellar Chartering and Brokerage Inc vs. Efibanca – Ente Finanziario Interbancario SpA (The Span Terza) (No 2)* [1984] 1 Lloyd's Rep. 225.

⁸² Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 45.

istog naslova u ugovornom obrascu BARECON 89. Prethodni obrazac ne predviđa dostavu opravdane obavijesti o namjeri nadzora ili pregleda broda, pa je vlasnik mogao u bilo koje vrijeme za trajanja ugovora ostvariti svoja prava iz navedene odredbe. Pravo nadzora ili pregleda broda od strane vlasnika ili ovlaštenog inspektora predviđeno je u svrhu utvrđivanja stanja i ispravnosti broda nakon popravka i održavanja te suhog veza, ako zakupnik nije brod stavio na suhi vez sukladno odredbi o održavanju i radu broda. Prema istoj odredbi, suhi vez obavlja se "kada god je potrebno" (BARECON 2001, II. dio, čl. 8(a) i 8(b)). BARECON 2001 uz ovo predviđa još nekoliko rješenja periodičnog suhog veza (dokovanja), i to najmanje jednom unutar 60 kalendarskih mjeseci od predaje broda, ako nije drugačije određeno ugovorom ili ako drugačije zahtijeva klasifikacijsko društvo i propisi države zastave (BARECON 2001, II. dio, čl. 10(g)). Nadzor ili pregled broda od strane vlasnika ili ovlaštenog inspektora predviđen je i iz bilo kojeg drugog komercijalnog razloga zbog kojeg stranke smatraju potrebnim njihovo obavljanje, uz uvjet da se ne ometa plovidbena djelatnost broda (BARECON 2001, II. dio, čl. 8(c)). Npr., komercijalni razlog može biti namjera prodaje broda.⁸³

Postavlja se pitanje tko snosi troškove nadzora ili pregleda prema ovoj odredbi s obzirom na različitu svrhu njezina obavljanja. Kada je riječ o utvrđivanju stanja i ispravnosti broda nakon popravka ili održavanja, troškove i pristojbe snosi vlasnik, osim ako se ne utvrdi da brod zahtijeva popravke ili održavanje kako bi se postiglo ranije ugovorom utvrđeno stanje. Kada je riječ o nadzoru ili pregledu broda na suhom vezu, prema čl. 8(c), troškove i pristojbe snosi zakupnik. Snošenje ovih troškova od strane zakupnika razumljivo je jer je dokovanje broda obveza zakupnika, međutim ovdje se radi o nadzoru ili pregledu od strane vlasnika jer redovito dokovanje nije obavljeno u skladu s obvezom zakupnika. Kada je riječ o nadzoru ili pregledu u svrhu bilo kojeg drugog komercijalnog razloga koji stranke smatraju nužnim, troškove i pristojbe snosi vlasnik. Prema tome, snošenje troškova i pristojbi nadzora ili pregleda većinom je obveza vlasnika. Izuzetak je nadzor ili pregled broda na suhom vezu, koje troškove snosi zakupnik (BARECON 2001, II. dio, čl. 8(c)).

Kako bi bilo jasno da je vrijeme nadzora ili pregleda dio trajanja ugovora (*Charter Period*), u obrascu BARECON 2001 uvedena je posebna odredba kako bi se izbjegla svaka sumnja ili različito tumačenje. Izričito je naznačeno da se vrijeme potrebno za ostvarenje ovih prava vlasnika uračunava u trajanje zakupa (*for the Charterer's account*), odnosno da je tijekom pregleda ili nadzora broda zakupnik dužan plaćati zakupninu (BARECON 2001, II. dio, čl. 8(c)).

Sukladno odredbi o nadzoru, vlasnik ima pravo pregleda broskog dnevnika⁸⁴ te mu je zakupnik obavezan omogućiti taj pregled na zahtjev, dati informacije o

⁸³ Detaljnije u *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (24. listopada 2016.).

⁸⁴ O podacima koji se upisuju u brodski dnevnik opširnije Messer, T., *Master's Handbook on Ship's Business*, 3rd ed, Atglen, Pennsylvania, Schiffer Publishing, 2009.

gubitcima (*casualties*), nezgodama (*accidents*) ili šteti (*damage*) na brodu (BARECON 2001, II. dio, čl. 8(c)). Kod ostvarenja prava pregleda brodskog dnevnika, vlasnik nije obvezan navesti razlog niti je njegovo pravo vezano uz uvjet nastanka gubitka, nezgode ili štete. Smatra se da je ovo pravo vlasnika apsolutno.⁸⁵ Navedeno pravo vlasnika broda uobičajeno je i kod drugih standardnih obrazaca ugovora.⁸⁶

Odredba iz obrasca BARECON 89 prema kojoj je zakupnik obvezan informirati vlasnika o iskorištavanju broda nije dio odredbe o nadzoru obrasca BARECON 2001. Ista odredba nalazi se unutar čl. 10. obrasca BARECON 2001, u odredbi o održavanju i radovima prema kojoj je zakupnik obvezan obavještavati vlasnika i hipotekarnog vjerovnika (*mortgagee*) o namjeri iskorištavanja broda, planiranom suhom vezu i važnim popravcima broda (v. *infra*).

3.8. Ograničenje uporabe broda

U odnosu na prava zakupnika može se konstatirati da je zakupnikova sloboda iskorištavanja broda u svrhu plovidbene djelatnosti ograničena odredbom naslova *trgovačka ograničenja (Trading Restrictions)*, čl. 6. obrasca BARECON 2001.⁸⁷

Odredba o trgovačkim ograničenjima ima sljedeći sadržaj: brod će se iskorištavati u skladu sa zakonima (*lawful trades*) radi prijevoza stvari (*merchandise*)⁸⁸ u granicama plovidbe određene ugovorom⁸⁹; zakupnik neće iskorištavati brod na način koji nije u skladu s uvjetima ugovora o osiguranju; zakupnik neće iskorištavati brod u trgovini ili poslovanju koje je zabranjeno ili nedopušteno u državi na čijem području brod plovi ni za prijevoz nezakonite ili zabranjene robe (*goods*)⁹⁰ ili na bilo koji način kojim izlaže brod kaznenoj odgovornosti, uništenju, zapljeni ili oduzimanju; zabrana se

⁸⁵ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 47.

⁸⁶ Ademuni, O., *op. cit.*, bilj. br. 12, str. 91 - 92.

⁸⁷ Naziv odredbe *Trading Limits* u obrascu BARECON 89 promijenjen je u *Trading Restrictions* u obrascu BARECON 2001. Novi naziv odredbe odražava "pravi opseg njezina sadržaja". Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 40.

⁸⁸ Suprotno pojmu *lawful trades*, *unlawful trades* smatra se prijevoz stvari (robe) koji je zabranjen zakonom zastave broda, zakonima države ukrcaja ili iskrcaja ili pravu koje se ima primijeniti na sklopljeni ugovor. Wilford, M. et al., *op. cit.*, bilj. br. 4, str. 171.

⁸⁹ Određivanje granice plovidbe odnosi se na definiranje granice uporabe broda u geografskom pogledu. Prema Wilford, M. et al., bilj. br. 4, str. 142, citirano prema *Temple Steamship Company Ltd vs. V/O Sovfracht* [1945] 79 Lloyd's Rep. 1.

⁹⁰ Pojam roba (*goods*) preuzet je iz Konvencije o izjednačavanju nekih pravila o teretnici iz 1924. godine (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*), Haaška pravila, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 1/92. Prema Haaškim pravilima, pojam roba obuhvaća dobra, stvari i predmete bilo koje vrste, osim živih životinja i tereta za koje se ugovorom o prijevozu navodi da su ukrcani na palubu broda i koji se uistinu tako prevoze.

Budući da se u formulaciji odredbe o trgovačkim ograničenjima na jednom mjestu koristi pojam stvari (*merchandise*), a na drugom roba (*goods*), smatramo da bi u odredbi valjalo uskladiti nazive na način korištenja jedinstvene terminologije u sadržaju obrasca.

izričito odnosi na ukrcaj i prijevoz nuklearnog goriva, radioaktivnih tvari ili otpada,⁹¹ isključenje se ne odnosi na radio-izotope koji se koriste ili se namjeravaju koristiti u industrijske, komercijalne, poljoprivredne, medicinske ili znanstvene svrhe, ako je o istom suglasan vlasnik (BARECON 2001, II. dio, čl. 6.). Iz sadržaja odredbe propisana ograničenja možemo podijeliti na ona koja se odnose na robu, odnosno: koja se i kakva roba može prevoziti brodom u zakupu, i na ograničenja vezana uz područje plovidbe, odnosno: određivanje granica u kojima će se plovidba obavljati. Ta ograničenja stranke upisuju se u 20. rubriku prvog dijela obrasca BARECON 2001,⁹² pa odredbu valja pratiti zajedno s rubrikom iz prvog dijela obrasca.⁹³ Budući da je pravo uporabe broda temeljno pravo zakupnika, naznačena ograničenja iz obrasca zapravo smatramo izuzetcima u odnosu na osnovno pravo uporabe broda.⁹⁴

Nameće se pitanje primjene odredbe o trgovačkim ograničenjima u kojem slučaju zakupnik unatoč ugovorenom prevozi robu u vezi koje postoji ograničenje ili u području koje je ugovorom isključeno. Obrazac BARECON 2001 naime predviđa pravo vlasnika da otkáže ugovor u slučaju da zakupnik postupa suprotno odredbi o trgovačkim ograničenjima. Na isto upućuje čl. 28(a)(ii) o prestanku ugovora otkazom zbog krivnje zakupnika. O istom će biti riječi u dijelu rada posvećenom prestanku ugovora prije protoka vremena trajanja zakupa.

3.9. Ugovori o prijevozu (obvezni sadržaj prijevoznih isprava)

U redovitom tijeku događaja zakupnik stjecanjem svojstva brodarka odgovara za svaki oblik iskorištavanja zakupljenog broda. U tu svrhu obrazac BARECON 2001 u

⁹¹ Formulacija ovog dijela slijedi odredbe Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru, (*International Convention on Safety of Life at Sea – SOLAS*) iz 1974. godine koja u pravilu 2. glave VII. određuje definiciju opasnog tereta (*dangerous cargo*) i klasificira opasne terete. Opširnije v. u Grabovac, I., *Analiza klauzula u terećnicima jugoslavenskih brodara*, Institut za uporabno pravo, Beograd, 1970., str. 54. Tekst SOLAS konvencije s izmjenama i dopunama v. u International Maritime Organization, *SOLAS, Consolidated Edition*, London, IMO, 2004. Opširnije o SOLAS konvenciji v. u Grabovac, I., *Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe*, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knj. 40, br. 1 (2002), str. 429 - 444.

⁹² Utvrđeno uvidom u ugovor o zakupu broda između *Moon Shipping – Service e Navegação* (kao vlasnik) i *Stene Balk* (kao zakupnik) od 22. lipnja 2005. sklopljenom prema ugovornom obrascu BARECON 2001.

⁹³ Ademuni navodi da se "bit klauzule" o trgovačkom ograničenju također nalazi u rubrici iz prvog dijela obrasca. Ademuni, O., *op. cit.*, bilj. br. 12, str. 90.

⁹⁴ Odredba *Trading Limits* kod obrazaca brodarskih ugovora slično obrascu BARECON 2001 sadrži ograničenja iskorištavanja broda vezano uz granice plovidbe i vrstu robe koja se prevozi. Npr., čl. 5. obrasca NYPE 93 ostavlja prazan prostor koji stranke sporazumno popunjavaju te utvrđuju ograničenja iskorištavanja broda. BALTIME FORM u čl. 2. detaljnije propisuje da će se brod iskorištavati u skladu s propisima o prijevozu robe samo između sigurnih luka ili mjesta gdje brod može sigurno uploviti prema ograničenjima iz 17. rubrike te zabranu prijevoza štetne, zapaljive ili opasne robe (kao npr. kiselina, eksploziva, kalcija karbida, silikona koji sadrži željezo, ligroin – teški benzin, katran i druge opasne vrste). V. Tetley, W., *op. cit.*, bilj. br. 43, str. 870 - 873, 875 - 886.

čl. 23. predviđa odredbu o ugovorima o prijevozu (*Contracts of Carriage*). Pod *ugovorima o prijevozu* misli se na ugovor o prijevozu stvari i ugovor o prijevozu putnika i prtljage morem.

Prema čl. 23. obrasca BARECON 2001, zakupnik je tijekom trajanja zakupa broda obvezan u sadržaju prijevozne isprave (npr. teretnice, pomorskog teretnog lista, putne karte, prtljažnice i sl.) koja proizlazi iz ugovora o prijevozu osigurati primjenu *Paramount* klauzule, *New Jason* klauzule i klauzule o sudaru zbog obostrane krivnje (*Both to Blame Collision Clause*). Ne navodi se je li sadržaj navedenih klauzula potrebno reproducirati u cijelosti ili je dovoljno samo citirati njihove nazive uz napomenu da se smatraju sastavnim dijelom prijevozne isprave.

Kako bismo razjasnili smisao i svrhu unošenja naznačenih klauzula u sadržaj prijevoznih isprava na koje BARECON 2001 upućuje, smatramo potrebnim redom odrediti značenje istih klauzula i njihova obilježja.

Paramount klauzula

Paramount klauzula ukazuje na pravo koje će se primijeniti na ugovor o prijevozu stvari, što mogu biti Haaška pravila⁹⁵ ili Haaško-Visbyjska pravila,⁹⁶ ali i bilo koje drugo pravo utemeljeno na Konvenciji o teretnici.⁹⁷ Unošenje *Paramount* klauzule znači da su u teretnicu unesene sve odredbe Konvencije o teretnici ili zakona donesenog temeljem ove Konvencije i da one imaju prednost pred odredbama teretnice.⁹⁸ *Paramount* klauzula važna je kada se teretnica izdaje u državi koja nije ratificirala Konvenciju o teretnici, čime se proširuje primjena Konvencije na ugovore na koje se

⁹⁵ V. bilj. br. 90.

⁹⁶ *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 3/95.

⁹⁷ Ovdje treba napomenuti da je od objave obrasca BARECON 2001 usvojen novi međunarodni ugovor koji uređuje prijevoz stvari morem – Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila) potpisana 23. rujna 2009. u Rotterdamu. Rotterdamska pravila donose niz novina u odnosu na rješenja međunarodnih konvencija na snazi. O razlozima donošenja, polju primjene, obvezama, odgovornosti, kao i ostalim pravnim pitanjima prijevoza stvari prema Rotterdamskim pravilima, v. Skorupan Wolff, V., *Poredbena analiza Haških i Rotterdamskih pravila*, PPP, Zagreb, god. 49, br. 164 (2010), str. 169 - 210; Isto v. Ivošević, B. V., *Rotterdamska pravila: Novi pokušaj međunarodnopravnog uređenja odgovornosti za pomorski prijevoz stvari i s njime povezanih drugih grana transporta*, PPP, Zagreb, god. 52, br. 167 (2013), str. 105 - 147; Mandić, N., *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari morem s posebnim osvrtom na Rotterdamska pravila, 2009.*, doktorska disertacija, Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru, 2015.

⁹⁸ Teretnica je isprava koja dokazuje ugovor o prijevozu morem i preuzimanje ili ukrcaj robe od prijevoznika, i kojom se prijevoznik obvezuje predati robu uz izručenje isprave. O teretnici opširnije Sparka, F., *Bills of Lading and other Maritime Transport Documents, Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, 19, Hamburg, 2010.; Todd, P., *Contracts for the Carriage of Goods by Sea*, Hoboken, Wiley, 1991.; Poor, W., *American law of Charter Parties and Ocean Bill of lading*, New York, Bibliobazaar, 2013.

inače ne bi primijenila. Na taj način ova klauzula doprinosi ujednačavanju međunarodnog pomorskog prava.⁹⁹

Obvezno unošenje *Paramount* klauzule odnosi se i na prijevozne isprave koje se izdaju u svrhu prijevoza putnika i prtljage morem. U ovom slučaju *Paramount* klauzula upućuje na pravo koje će se primijeniti na odgovornost prijevoznika za slučaj smrti i tjelesnih ozljeda putnika te gubitak i oštećenje prtljage. U nedostatku *Paramount* klauzule u sadržaju isprave o prijevozu putnika i prtljage isprave moraju imati odredbu o obvezi postupanja prijevoznika prema Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. i Protokolu iste konvencije iz 1976. godine¹⁰⁰ (v. BARECON 2001, II. dio, čl. 23.).

Obrazac BARECON 2001 predstavlja pomak u odnosu na BARECON 89 koji u odredbama ne predviđa pravila o sadržaju isprava o prijevozu putnika i prtljage morem. Uzmemo li u obzir da je Atenska konvencija stupila na snagu 1987., moguće je bilo u sadržaj obrasca BARECON 89, u odredbe o prijevoznom ugovoru, unijeti stavak koji se odnosi na obvezno postupanje prema odredbama ove Konvencije. Od objave obrasca BARECON 2001 usvojen je Protokol iz 2002. koji zajedno s Atenskom konvencijom iz 1974. i Protokolom iz 1976. čini novu konvenciju nazvanu Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002.¹⁰¹ Dok se ne razriješe dvojbe oko šire prihvatljivosti rješenja Protokola iz 2002. na međunarodnoj razini, nema razloga žuriti s pristupanjem izmjeni odredbe o ugovorima o prijevozu u obrascu BARECON.

New Jason klauzula

New Jason klauzula¹⁰² svoj postanak duguje originalnom američkom stavu pri likvidaciji zajedničke havarije.¹⁰³ Ova je klauzula obvezan sadržaj svih teretnica za prijevoz robe brodom koji dotiče luke SAD-a ili u teretnicama koje se pozivaju na američko pravo kao mjerodavno pri likvidaciji zajedničke havarije. Npr., ako putovanje završava u SAD-u, a ugovor o prijevozu odnosno teretnica predviđa primjenu

⁹⁹ Grabovac, I., Pridonose li Rotterdamska pravila unifikaciji?, *PPP*, Zagreb, god. 49, br. 164 (2010), str. 159 - 168.

¹⁰⁰ *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 2/97.

¹⁰¹ V.: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusofConventions/Pages/Default.aspx> (10. listopada 2016.).

¹⁰² U hrvatskom prijevodu *New Jason* klauzula glasi: "U slučaju nezgode, opasnosti, štete ili propasti prije ili poslije početka putovanja, koje su nastale iz bilo kojeg uzroka, bez obzira na to da li zbog propusta dužne pažnje ili ne, ali za koje slučajeve ili posljedice prijevoznik nije odgovoran na temelju zakona ili ugovora ili na bilo kojoj drugoj osnovi, krcatelji, primaoci ili vlasnici tereta kontribuirat će s brodovlasnikom u zajedničkoj havariji u plaćanju bilo kakvih žrtava, gubitka ili podnesenih troškova u događaju zajedničke havarije i platit će spašavanje i specijalne troškove koji su podneseni u odnosu na teret". Grabovac, I., *op. cit.*, bilj. br. 91, str. 163; Isto usp. Kovačević, V., Razvoj instituta zajedničke havarije i York - antwerpenskih pravila s posebnim osvrtom na reviziju pravila iz 2004. godine, *PPP*, Zagreb, god. 49, br. 164 (2010), str. 563.

¹⁰³ Lowndes, R., Rudolf, G. R., *General Average and the York - Antwerp Rules*, 8th ed, London, Stevens and Sons, 1955., str. 284.

York-Antverpenskih pravila (u nastavku: Y-A pravila)¹⁰⁴; pravilo (*rule*) "D" iz Y-A pravila ipak neće moći ovladati brodovlasnika na traženje kontribucije za one štete i troškove koje je izazvao propustom dužne pozornosti.¹⁰⁵ Amerikanci se strogo pridržavaju tog stajališta, ocjenjujući da tekst pravila "D" nije u skladu s njihovim pravnim poretkom, ali uključanjem *New Jason* klauzule situacija se potpuno izjednačava, recimo, sa stajalištem engleske prakse.¹⁰⁶

U engleskom pravu, i bez posebne klauzule, brodar može zahtijevati od ostalih sudionika pomorskog pothvata kontribuciju u zajedničkoj havariji, ako je ugovorom ili zakonom isključena njegova odgovornost za radnje i propuste zapovjednika broda i članova posade u navigaciji ili upravljanju brodom, zbog kojih je morala biti prouzrokovana zajednička havarija, ili ako je čin zajedničke havarije bio izazvan nesposobnošću broda za plovidbu.¹⁰⁷

Klauzula o sudaru zbog obostrane krivnje (Both to Blame Collision Clause)

Svi formulari teretnica, kad god je u pitanju prijevoz stvari za SAD ili iz SAD-a, trebaju sadržavati gore spomenutu klauzulu o sudaru zbog obostrane krivnje (*Both to Blame Collision Clause*).¹⁰⁸ Postavlja se pitanje koji su razlozi i motivi korištenja ove klauzule u svakidašnjoj tehnici ugovaranja pomorskih prijevoza, odnosno radi čega

¹⁰⁴ Y-A pravila jesu pravila za zajedničku havariju čija je prva redakcija izvršena još 1864. u Yorku, a zatim 1877. u Antwerpenu. Nakon toga su se stalno mijenjala i dopunjavala (1890., 1924., 1974., 1990., 1994., 2004. i posljednji put 2016. u New Yorku). Y-A pravila jesu pravila odgovarajućih pomorskih asocijacija, danas u nadležnosti Međunarodnog pomorskog odbora (*Comité Maritime International*, CMI), nemaju značenje međunarodne konvencije iz koje bi izvirele obveze države. Univerzalno se prakticira njihov unos u klauzule teretnica i drugih isprava iz ugovora o prijevozu stvari morem, čime se stvara ugovorna obveza za njihovu primjenu i time se faktički postiže isti učinak izjednačenosti. Prema Grabovac, I., *Stogodišnjica unifikacije (međunarodnog ujednačavanja) pomorskog imovinskog prava 1910. - 2010.*, *Kapetanov glasnik*, Split, br. 21 (2010), str. 14 - 17; Isto v. Ivković, Đ., *York - Antverpenska pravila 1974.*, Viša pomorska šola Piran, Univerza Edvarda Kardelja v Ljubljani, Portorož, 1980., str. 1.

¹⁰⁵ Pavić, D., Stanković, P., Marin, J., *York - antverpenska pravila iz 1994. (i) 2004.: prijevodi*, PPP, Zagreb, god. 44, br. 159 (2005), str. 83 - 121.

¹⁰⁶ Grabovac, I., *op. cit.*, bilj. br. 91., str. 163 - 164.

¹⁰⁷ Kovačević, V., *op. cit.*, bilj. br. 102, str. 563, citirano prema Jankovac, I., *Pomorske havarije*, Beograd, Institut za usporedno pravo, 1965., str. 50.

¹⁰⁸ Klauzula o sudaru zbog obostrane krivnje u hrvatskom prijevodu glasi: "Ako se brod sudari s nekim drugim brodom zbog nepažnje tog drugog broda, a i zbog nekog djela, propusta ili greške zapovjednika, člana posade, peljara ili drugog namještenika prijevoznika u plovidbi i rukovanju brodom, vlasnici robe preuzete na prijevoz po ovom ugovoru naknadit će prijevozniku svaku štetu i preuzet će na sebe odgovornost prema drugom brodu ili brodu kojim se njihova roba prevozi odnosno prema brodovlasnicima tog broda, ako ova šteta odnosno odgovornost nastane u obliku gubitka, oštećenja ili bilo kakve tražbine vlasnika spomenute robe, koja tražbina im je bila naknađena ili će biti naknađena od strane onog drugog broda ili broda kojim se njihova roba ne prevozi odnosno od brodovlasnika tog broda, a koju naknadu odnosno tražbinu je onaj drugi brod ili brod kojim se roba ne prevozi odnosno brodovlasnik tog broda naplatio ili primio kao odštetu ili koje je natrag dobio kao dio tražbine kojim se spomenuta roba prevozi odnosno protiv prijevoznika tog broda". Prema Grabovac I., *op. cit.*, bilj. br. 91, str. 159.

ih obrazac BARECON 2001 navodi kao obvezni sadržaj prijevoznih isprava koje proizlaze iz ugovora o prijevozu.

Već sam naziv klauzule upućuje nas da se ona odnosi na neke probleme koji proizlaze u vezi sa sudarom dvaju ili više brodova nastalom uslijed *culpaе divisae*. Problemi o kojima je riječ predstavljaju popratne pojave izvjesnih razlika u shvaćanju i normiranju pitanja odgovornosti broдача (zakupnika) za štete izazvane sudarom brodova, kako u pogledu njihova međusobnog odnosa tako i u odgovornosti spram sudarom oštećenih trećih osoba.¹⁰⁹

Klauzula o sudaru zbog obostrane krivnje polazi od čl. 4. Međunarodne konvencije o izjednačavanju nekih pravila u predmetu sudara iz 1910. koja predviđa da u slučaju obostrane krivnje za sudar svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji, po načelu proporcionalne odgovornosti (*proportional negligence rule*). Ako se omjer krivnje ne može ustanoviti ili ako krivnje izgledaju ekvivalentne, odgovornost se dijeli na jednake dijelove. Za tjelesne štete trećim osobama (npr. putnicima i članovima posade) odgovaraju solidarno brodovi čijom je krivnjom došlo do sudara.¹¹⁰ Međutim, SAD nisu ratificirale Konvenciju o sudaru iz 1910. pa su do danas kod obostrano skrivljenih sudara zadržale tradicionalni sustav podjele štete na jednake dijelove (*rule of divided damages*) uz solidarnu obvezu naknade štete *carrying shipa* i *non-carrying shipa*.¹¹¹ Ustrajanje na izloženim pozicijama usprkos činjenici da su sve pomorske zemlje od značaja prihvatile načelo proporcionalne odgovornosti američka judikatura uglavnom opravdava tvrdnjom da je ocjenjivanje stupnja krivnje na strani svakog pojedinog broдача ne samo vrlo teško već da je u većini slučajeva zadatak vrlo dvojbenog rezultata.¹¹²

Kada se radi o šteti na teretu, američko pravo određuje u stvari solidarnu odgovornost, pa se vlasnik tereta može naplatiti i samo od *non-carrying shipa* u srazmjeru sa stupnjem krivnje.¹¹³ Tada *non-carrying ship* (dužnik *ex delictu*) mora oštećenom platiti cijelu naknadu, ali je zato ovlašten regresnim putem od *carrying shipa* naplatiti polovinu isplaćenog iznosa. *Carrying ship* bi za nautičke pogreške svojih namještenika bio oslobođen odgovornosti za štete na teretu, ali se primjenom principa solidarne i jednake podjele odgovornosti u regresnom postupku u stvari primorava na indirektno plaćanje polovine štete.¹¹⁴

Prema engleskom pravu, po uzoru na konvencijska rješenja, sustav podjele štete kod obostrano skrivljenih sudara razlikuje se od američkog. Kada se radi o šteti na

¹⁰⁹ Dworski, E., Smisao i svrha ugovaranja tzv. Both to blame collision clause, *Pomorski zbornik*, 4, 1966., Rijeka, str. 200.

¹¹⁰ Sweeney, J. S., Proportional fault in both to blame collisions, *Il Diritto marittimo*, No speciale, Torino, 1964., str. 550.

¹¹¹ Grabovac, I., *op. cit.*, bilj. br. 91, str. 160.

¹¹² Dworski, E., *op. cit.*, bilj. br. 109, str. 203.

¹¹³ Ivković, Đ. et al., *Sudar pomorskih plovnih objekata*, Split - Rijeka, Elektronička građa, 2008., str. 204.

¹¹⁴ Grabovac, I., *op. cit.*, bilj. br. 91, str. 160.

teretu, ako je *non-carrying ship* kriv 40 %, on je solidarno odgovoran za tih 40 % za teret na *carrying shipu*, pa vlasnik tereta s *carrying shipa* može zatražiti od *non-carrying shipa* samo 40 % štete na teretu. To znači da *non-carrying ship* odgovara samo u postotku svoje krivnje za teret s *carrying shipa*.¹¹⁵

Izvjесne razlike dovele su do inkorporiranja klauzule o sudaru zbog obostrane krivnje s kojom *carrying ship* obvezuje korisnike prijevoza da vrate polovinu iznosa naknade koju su naplatili od *non-carrying shipa*. Naime, *carrying ship* će u regresnom postupku morati platiti upravo toliki iznos *non-carrying shipu* s naslova sukrivnje. Ova klauzula međutim pogađa interese korisnika prijevoza.¹¹⁶

3.10. Održavanje i obavljanje radova na brodu

Smatra se da su održavanje broda (*maintenance*) i obavljanje radova (*operation*) posebno važni kod ugovora o zakupu broda.¹¹⁷ Obrazac BARECON 2001 u čl. 10. vrlo opširno uređuje ova pitanja te sadrži čak sedam različitih kategorija obveza u odredbi. Novina u odnosu na BARECON 89 jest u tome što BARECON 2001 unosi naslov svakog stavka radi lakšeg praćenja sadržaja odredbe.

Održavanje, popravci, nova klasa i drugi sigurnosni zahtjevi te sredstva osiguranja

Pravo uporabe broda u zakupu nameće odgovornosti održavanja i popravaka broda, kao i snošenja troškova istih. Zakupnik ima obvezu održavati brod, brodske strojeve, spremnike, inventar i rezervne dijelove u ispravnom stanju prema dobroj poslovnoj praksi (*good commercial practice*) (BARECON 2001, II. dio, čl. 10(a)). Ako zakupnik ne postupi sukladno navedenom, prema odredbi o prestanku ugovora vlasnik mu ima pravo otkazati ugovor (BARECON 2001, II. dio, čl. 28(iii)).

O svom trošku zakupnik je obvezan održavati klasu broda i valjanost svih brodskih isprava do datuma naznačenog pravilima klasifikacijskog društva određenog ugovorom (BARECON 2001, II. dio, čl. 10(a)(i)). Postupanje prema ovoj odredbi važno je iz razloga stanja i klase broda kod vraćanja vlasniku prema kojima je zakupnik obvezan vratiti brod u istom ili sličnom stanju i s istom klasom koju je brod imao u trenutku primitka od vlasnika. Pri tome se uvažava redovito trošenje broda koje ne utječe na njegovu klasu. Uvažavanjem redovitog trošenja broda smanjen je rizik od mogućih sporova.¹¹⁸

Ako je za nastavak rada broda potrebno poboljšanje, strukturne promjene ili nova oprema radi novih klasifikacijskih zahtjeva ili propisa, postavlja se pitanje na koji će

¹¹⁵ Ivković, Đ. et al., *op. cit.*, bilj. br. 113, str. 204.

¹¹⁶ Grabovac, I., *op. cit.*, bilj. br. 91, str. 160; Dworski, E., *op. cit.*, bilj. br. 109, str. 207.

¹¹⁷ Ademuni, O., *op. cit.*, bilj. br. 12, str. 92.

¹¹⁸ *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (4. listopada 2016.).

način stranke raspodijeliti takve nepredviđene troškove. Smatra se neopravdanim i ne-realnim da takve troškove snosi samo zakupnik.¹¹⁹ Npr., može se raditi o novim klasifikacijskim zahtjevima temeljem konvencije o sigurnosti plovidbe koja je stupila na snagu nešto prije obveze vraćanja broda.¹²⁰ BARECON 2001 u stavku naziva *Nova klasa i ostali sigurnosni zahtjevi (New Class and Other Safety Requirements)* regulira način raspodjele takvih nepredviđenih troškova. Prema istoj, ako troškovi prelaze iznos naznačen ugovorom ili 5 % od iznosa osigurane vrijednosti broda, ugovorne stranke upućuju se sporazumno utvrditi način raspodjele nastalih troškova. Pri tome se uzima u obzir preostalo vrijeme trajanja zakupa (BARECON 2001, II. dio, čl. 10(a)). U nedostatku sporazuma stranaka o načinu raspodjele troškova BARECON 2001 upućuje na rješenja propisana odredbom o rješavanju sporova (v. BARECON 2001, II. dio, čl. 30.).

Stavkom o sredstvu osiguranja (*Financial Security*), čl. 10(a) obrasca BARECON 2001, zakupnik je obvezan održavati financijsku sigurnost i odgovornost za plaćanje osiguranja od odgovornosti prema trećim osobama (*third party liability*) – riječ je o izvanugovornoj odgovornosti zakupnika. Opseg odredbe uvelike je proširen formulacijom “osiguranje od odgovornosti prema trećim osobama” u odnosu na BARECON 89 koji propisuje obvezu održavanja financijske sigurnosti samo za osiguranja od odgovornosti za onečišćenja mora uljem koje se prevozi kao teret. Naime, BARECON 89 upućuje na primjenu TOVALOP scheme (*Tanker Owners’ Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*) koja podrazumijeva sporazum kojim se tankerski brod obvezuje nadoknaditi štetu državama nastalu zbog onečišćenja mora uljem. TOVALOP schema istekla je 1997. godine.¹²¹

Formulacija iz ugovornog obrasca BARECON 2001 obuhvaća održavanje financijske sigurnosti i za druge izvore odgovornosti onečišćenja s brodova, posebice odgovornost za onečišćenje mora pogonskim uljem. Svrha odredbe je omogućiti brodu, bez kazne ili naknade, zakonit ulazak, boravak ili izlazak iz unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora i gospodarskog pojasa bilo koje obalne države. Obveza se primjenjuje neovisno od strane kojeg tijela vlasti je osiguranje propisano.¹²²

Rad broda

Prema čl. 10(b) obrasca BARECON 2001, zakupnik će o svom trošku samostalno popuniti brod posadom, upravljati brodom, opskrbiti ga zalihama, pogonskim uljem, obaviti popravke broda tijekom trajanja ugovora o zakupu, platiti troškove i izdatke nastale u vezi uporabe i rada broda, uključujući godišnje naknade državi

¹¹⁹ Prema *Bimco Bulletin*, Kopenhagen, vol. 97, No 2 (2002), str. 13.

¹²⁰ *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (4. listopada 2016.).

¹²¹ Prema *BIMCO Bulletin*, Kopenhagen, vol. 97, No 2 (2002), str. 13 - 14. O TOVALOP shemi opširnije u Hill, C., *Maritime law*, 5th ed, London, LLP, 1998., str. 431 - 436.

¹²² *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (24. listopada 2016.).

zastave, kao i ostale poreze. Zakupnik obično ima punu slobodu izbora posade broda, međutim pravo države zastave može ga ograničavati u toj slobodi. Pravni izvori pomorskog prava nekih država zahtijevaju da zapovjednik broda bude državljanin države zastave¹²³ ili da ima propisane svjedodžbe o sposobnosti broda za plovidbu izdane u državi zastave broda.¹²⁴ Ovo pitanje nije moguće detaljno obuhvatiti zadanim okvirima obrasca BARECON 2001, pa sadržaj odredbe služi gotovo kao podsjetnik ugovornim strankama na način postupanja.¹²⁵ Tako će zakupnik biti dužan pridržavati se pravnih propisa države zastave i bilo kojeg drugog pravnog propisa koji se odnosi na posadu broda (BARECON 2001, II. dio, čl. 10(b)), npr. odredbe Međunarodne konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i obavljanju straže pomoraca, 1978. (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, STCW konvencija)¹²⁶.

Prema čl. 10(b) obrasca BARECON 2001, zapovjednik broda, časnici i ostali članovi posade broda u službi su zakupnika (*servants of the Charterers*) jer je zakupnik stekao svojstvo brodarka zakupljenog broda. Ako se radi o zakupu broda s posadom, dakle ako je zapovjednika, časnike i ostale članove posade broda imenovao vlasnik, i u tom slučaju isti su u službi zakupnika. Iz obilježja ugovora o zakupu broda kojim se funkcija brodarka prenosi s jedne na drugu ugovornu stranku proizlazi da u tom pogledu ne smije biti nikakvih ograničenja. Ako bi se zakupniku ograničilo pravo da posadi daje naloge, ne može se govoriti da je postao brodarka, pa prema tome ni da se radi o ugovoru o zakupu broda.

BARECON 2001 ujedno propisuje obvezu zakupnika da obavještava vlasnika o načinu iskorištavanja broda, namjeri dokovanja broda i većim popravcima broda (čl. 10(c)). Svrha je odredbe omogućiti vlasniku praćenje ovih djelatnosti, posebno dokovanja i većih popravaka, bez potrebe pozivanja na pravo nadzora ili pregleda broda prema odredbi o nadzoru.

¹²³ Npr., prema hrvatskom PZ-u zapovjednik broda na hrvatskom brodu mora biti državljanin Republike Hrvatske. Predviđen je izuzetak prema kojem se ova odredba ne odnosi na jahte stranog vlasnika upisane u hrvatski upisnik brodova (v. čl. 146. st. 2. i 5. PZ-a). Norveški Pomorski zakonik (*Sjolooven – Norwegian Maritime Code*) takav uvjet ne predviđa. Norveški Pomorski zakonik dostupan je na <<http://folk.uio.no/erikro/WWW/NMC.pdf>> (12. listopada 2016.).

¹²⁴ *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (5. listopada 2016.).

¹²⁵ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 57.

¹²⁶ STCW konvencija smatra se jednim od najvažnijih međunarodnih instrumenata sa stajališta sigurnosti plovidbe i zaštite pomorskog okoliša koji je ikad usvojila Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization*, IMO). Osnovna intencija STCW konvencije bila je ujednačavanje nacionalnih propisa i programa izobrazbe i obuke pomoraca te uvjeta i načina izdavanja svjedodžbi pomorcima, sa svrhom podizanja opće razine obučenosti posada brodova. Posljednja značajna izmjena i dopuna STCW konvencije dogodila se 2010. godine na konferenciji u Manili. Opširnije Grabovac, I., Petrinović, R., *Pomorsko pravo (pomorsko javno, upravno i radno pravo)*, Split, Visoka pomorska škola u Splitu, 2006., str. 61 - 63; Kiperaš, Ž., *Uzroci i posljedice donošenja izmjena i dopuna STCW konvencije, 1978.*, PPP, Zagreb, god. 40, br. 155 (2001), str. 117 - 142; Vidan, D., *STCW Manila 2010 Amendments*, *Kapetanov glasnik: More je naš izbor*, Split, br. 24 (2012), 16 - 29.

Zastava i ime broda

Prema čl. 10(d) obrasca BARECON 2001, zakupnik ima pravo o vlastitom trošku, bez prethodne suglasnosti vlasnika, obojiti brod bojom prema izboru, označiti dimnjak svojim oznakama i izvjesiti zastavu svoje kompanije (*own house flag*). Želimo istaknuti da se ovom odredbom isključivo propisuje pravo zakupnika izvjesiti zastave svoje kompanije, dakle ne govori se o zastavi državne pripadnosti broda. Međutim, u nastavku odredbe navodi se pravo zakupnika na promjenu zastave broda uz suglasnost vlasnika. Pogriješna interpretacija odredbe mogla bi dovesti do zabune. Dok se u prvom slučaju za postavljanje zastave kompanije ne traži suglasnost vlasnika, u drugom, kada se radi o zastavi broda, takva suglasnost je potrebna. U drugom slučaju radi se o zastavi države zakupnika, odnosno zastavi države u čiji je nacionalni zakupovni upisnik brod u zakupu upisan. Iz tog razloga smatramo potrebnim jasnije formulirati ovu odredbu, i to odvajanjem sadržaja odredbe u dva posebna stavka. Zastava koju brod vije temeljem upisa u zakupovni upisnik nikako se ne smije poistovjetiti sa zastavom kompanije.

Promjene na brodu

Zakupnik nema pravo izvođenja bilo kakvih strukturnih promjena na brodu, strojevima, spremnicima ili rezervnim dijelovima bez prethodne suglasnosti vlasnika (BARECON 2001, II. dio, čl. 10(e)).

Stavak o promjenama na brodu poziva na podstavak o novoj klasi i ostalim sigurnosnim zahtjevima. Želi se istaknuti važnost dobivanja prethodne suglasnosti vlasnika kada je riječ o strukturnim promjenama koje mogu utjecati na promjenu klase i drugih sigurnosnih zahtjeva broda.

Uporaba uređaja i brodske opreme

Zakupnik ima pravo koristiti uređaje i drugu brodsku opremu od trenutka predaje broda, pod uvjetom da se ista vrati vlasniku u stanju u kojem je primljena ili pak zamijeni novom. Dužan je tijekom trajanja zakupa s vremena na vrijeme zamijeniti uređaje i opremu koji su oštećeni ili istrošeni i nisu za uporabu; osigurati da se svi popravci ili zamjene oštećenog, istrošenog ili izgubljenog dijela uređaja i opreme obave na način koji ne umanjuje vrijednost broda; dužan je održavati opremu te će, u slučaju njezina oštećenja, obešteti vlasnika. S druge strane, zakupnik ima pravo ugraditi dodatnu opremu na vlastiti trošak i rizik, ali i obvezu njezina uklanjanja na zahtjev vlasnika na kraju ugovornog razdoblja (BARECON 2001, II. dio, čl. 10(f)).

Periodični suhi vez

Zakupnik je obvezan dokovati brod, čistiti i bojiti dijelove ispod površine mora "kada god je potrebno". BARECON 2001 uz ovo predviđa još nekoliko rješenja periodičnog dokovanja broda, i to najmanje jednom unutar 60 kalendarskih mjeseci od predaje broda, ako nije drugačije ugovoreno ili određeno zahtjevima klasifikacijskog društva i propisima države zastave (BARECON 2001. II. dio, čl. 10(g)). Obvezan rok koji BARECON 2001 predviđa znatno je duži u odnosu na obrazac BARECON 89, prema kojem je zakupnik dužan dokovati brod najmanje jednom unutar 18 kalendarskih mjeseci. Pretpostavljamo da razlog dužeg vremenskog razdoblja koje BARECON 2001 određuje leži u poboljšanoj kvaliteti morskih premaza koji se posljednjih godina koriste za zaštitu brodske oplata.¹²⁷

3.11. Osiguranje kod ugovora o zakupu broda

BARECON 2001 predviđa dvije odredbe vezane uz osiguranje: čl. 13. *Osiguranje i popravci* i čl. 14. *Osiguranje, popravci i klasifikacija*. Odredba 14. je fakultativna i primjenjuje se samo ako su stranke izričito ugovorile njezinu primjenu, čime se odredba čl. 13. smatra brisanom (*deleted*) iz standardnog obrasca, odnosno nevažećom.

Prema čl. 13. obrasca BARECON 2001, obveza osiguranja broda (obrazac koristi formulaciju *hull and machinery insurance*), osiguranja od odgovornosti (*P&I risks*), uključujući i obvezno osiguranje odgovornosti, ugovara se na trošak zakupnika. Obrazac BARECON 2001 u odredbama o osiguranju ne navodi taksativno o kojim obveznim osiguranjima odgovornosti je riječ, odnosno koje troškove obveznog osiguranja eksplicitno snosi zakupnik.¹²⁸ Odredba također predviđa i osiguranje od rizika rata te, kako se u odredbi navodi, ostalih rizika (*any risks*) koji se ugovaraju na trošak zakupnika. Odredba posebno ne ističe osiguranje od rizika štrajka, pa smatramo da su ti rizici obuhvaćeni formulacijom *any risks*.

¹²⁷ Juraga, I., Stojanović, I., Noršić, T., *Zaštita broskog trupa od korozije i obraštanja, Brodogradnja*, Zagreb, vol. 58, br. 3 (2007), str. 278 - 283.

¹²⁸ Navedeno obvezno osiguranje odgovornosti ili davanje drugog financijskog jamstva propisuju sljedeće međunarodne konvencije: Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem mora uljem iz 1969. (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) s Protokolom iz 1992., Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. (*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*) s Protokolom iz 2010., Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora pogonskim uljem iz 2001. (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*), Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina iz 2007. (*Wreck Removal Convention*) i Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. (*Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*).

Ako stranke postupaju prema odredbi čl. 14., obveza osiguranja broda i osiguranja od rizika rata ugovara se na trošak vlasnika, dok je osiguranje od odgovornosti, uključujući obvezno osiguranje odgovornosti, i u ovom slučaju na trošak zakupnika.

Prema čl. 13. obrasca BARECON 2001, u slučaju nastupanja osiguranog rizika, uz suglasnost vlasnika i osiguratelja, zakupnik obavlja popravke oštećenja na brodu pokrivenih osiguranjem, povrat svih troškova vezanih uz popravke, osigurane pristojbe, troškove i obveze od osiguratelja. Ujedno, zakupnik obavlja popravke i snosi troškove koji nisu obuhvaćeni osiguranjem i/ili koji ne prelaze iznos sudjelovanja osiguratelja u trošku štete predviđene osiguranjem (BARECON 2001, II. dio, čl. 13(a)).

Ako ugovorne stranke imaju interes za dodatnim odnosno dopunskim osiguranjem radi pokrivanja dodatnih, dopunskih interesa, npr. ugovaranje osiguranja za slučaj gubitka vremena uzrokovanog dugotrajnim popravkom trupa broda,¹²⁹ pokrivenje je ograničeno za svaku ugovornu stranku u iznosu naznačenom ugovorom. Prema čl. 13(b) obrasca BARECON 2001, ugovorna stranka dužna je pojedinosti dodatnog osiguranja (kopiju pokrića, policu i pisanu suglasnost osiguratelja) dostaviti suprotnoj stranci.

BARECON 2001 razlikuje osiguranje za slučaj stvarnog (*actual*), konstruktivnog (*constructive*), sporazumnog (*compromised*) ili dogovorenog (*agreed*) potpunog gubitka broda (BARECON 2001, II. dio, čl. 13(d)). Stvarni gubitak označava fizički gubitak ili oštećenje osiguranog broda, dok konstruktivni gubitak podrazumijeva gubitak mogućnosti komercijalne uporabe broda. Obuhvaćanjem različitih slučajeva gubitka broda uveden je potpuno novi kriterij za utvrđivanje potpunog gubitka jer je prethodni obrazac osiguranjem broda pokrivaio samo fizički gubitak i oštećenje. Ovdje je dodan još kompromisni i dogovoreni gubitak broda, koji možemo tumačiti u smislu pokrivanja osiguranja postignutog sporazumom, kompromisom, pristankom ili nagodbom stranaka.¹³⁰

Naknada iz osiguranja za takve štete isplaćuje se vlasniku koji iznos naknade raspoređuje između sebe i zakupnika ovisno o njihovim udjelima. Zakupnik je dužan obavijestiti vlasnika o događajima koji bi mogli uzrokovati potpuni gubitak broda, dok je dužnost vlasnika promptno dostaviti zakupniku dokumente potrebne u svrhu prepuštanja broda osiguratelju (BARECON 2001, II. dio, čl. 13(e)).

Naposljetku je važno utvrditi vrijednost broda u svrhu njegova osiguranja, kao i osiguranja od odgovornosti te od ostalih rizika i šteta. Vrijednost broda određuje se sporazumom ugovornih stranaka (*Contract Value*) i upisuje se u prvom dijelu obrasca (BARECON 2001, II dio, čl. 13(f)). Ako ugovorom određen iznos ne odgovara stvarnoj vrijednosti broda, odnosno ako je visina iznosa upisana s namjerom prijave osiguratelja, uzima se vrijednost broda koja se može osigurati.¹³¹

¹²⁹ *Explanatory Notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (24. listopada 2016.).

¹³⁰ *Ibidem*.

¹³¹ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 80, citirano prema odlomku 27 *Marine Insurance Act* iz 1906. godine.

S druge strane, u praksi se može dogoditi da vlasnik od zakupnika ne zahtijeva da osigura brod u zakupu, nego predajom broda nudi i osiguranje. Ako zakupnik pristane na ponuđeno osiguranje, stranke će prihvatiti odredbu o osiguranju prema čl. 14. obrasca BARECON 2001 prema kojoj se obveza osiguranja broda i osiguranja od rizika rata ugovara na trošak vlasnika.

Smatra se da se osiguranje broda od strane vlasnika najčešće ugovara kod zakupa na određeno, obično kraće vrijeme (četiri do šest mjeseci)¹³² pa odredba ima posebnu primjenu na putničke brodove koji se daju u zakup za sezonsko krstarenje ili za trajekte angažirane za ljetnu sezonu.¹³³ Kod tako ugovorenog zakupa uobičajena je praksa da vlasnik održava osiguranje broda o vlastitom trošku.¹³⁴

Prema naznačenoj odredbi čl. 14. obrasca BARECON 2001, troškove osiguranja broda od pomorskih i ratnih rizika snosi vlasnik, iako će zakupnik, uz odobrenje vlasnika ili osiguratelja, obaviti sve osigurane popravke i podmiriti troškove takvih popravaka. Uz predočenje računa, iste troškove zakupnika nadoknadit će osiguratelj.

Vlasnik (i/ili osiguratelj) u slučaju gubitka ili oštećenja broda, strojeva ili uređaja nema pravo na naknadu ili subrogaciju od zakupnika kao kod čl. 13., koji propisuje da je odgovornost za ugovaranje i plaćanje osiguranja za pokriće P&I rizika te rizika za koje je osiguranje obvezno, a koje je vlasnik odobrio, obveza zakupnika. Međutim, ako zakupnik radnjom ili nemarom ugrozi ugovoreno osiguranje, obvezan je nadoknaditi vlasniku gubitke i oštetiti ga za tražbine i zahtjeve koji bi inače bili pokriveni osiguranjem. Vlasnik u takvim okolnostima ima pravo povući brod (*right to withdraw...*), čime ugovor prestaje, u skladu s odredbama o prestanku ugovora o zakupu iz čl. 28. obrasca BARECON 2001.

U cijelom "konceptu" čl. 14. razumljivo je da vlasnik održava klasu broda do naznačenog datuma klasifikacijskog društva, kao i ostale brodske isprave tijekom trajanja zakupa. Ako je ugovoren zakup na kraće vrijeme, npr. četiri do šest mjeseci, nije prikladno da obnavljanje klase broda bude na strani obveza zakupnika.¹³⁵

3.12. Odredba o ratu

U odredbi o ratu (*War*) čl. 26. obrasca BARECON 2001 propisuje određeno postupanje stranaka kada nastupi ratni rizik odnosno predstoji neposredna opasnost od njegova nastupanja. Ista je odredba uobičajena u sadržaju većine BIMCO-vih standardnih obrazaca ugovora.¹³⁶

¹³² *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (26. listopada 2016.).

¹³³ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 82.

¹³⁴ *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (26. listopada 2016.); Isto Davis, M., bilj. br. 11, str. 82.

¹³⁵ Detaljnije u *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (17. studenoga 2015.).

¹³⁶ Npr. BALTIME FORM, čl. 21.; SHELLTIME FORM, čl. 35.; STB FORM, čl. 21.; V. Wilford, M. et al., *op. cit.*, bilj. br. 4, str. 34, 566, 637.

Za potrebe odredbe o ratu definicija pojma "ratni rizici" (*War Risks*) uključuje svaki rat (stvarni ili prijeteci), ratni događaj, građanski rat, neprijateljstva, revolucije, ustanak, građanske nemire, polaganje mina, piratstvo, terorizam, neprijateljski čin ili zlonamjerna oštećenja, ratnu blokadu (svih brodova ili brodova određenih zastava i vlasništva, protiv određenog tereta ili posade), od strane bilo koje osobe, tijela, terorista, političke skupine ili vlade bilo koje države, što može biti opasno ili će vjerojatno biti opasno za brod, teret, posadu ili druge osobe na brodu (BARECON 2001, II. dio, čl. 26(a)). Ovom definicijom obuhvaćeni su različiti pojmovni oblici ratnih rizika kojim se nastojalo postići izričito ugovorno utanačenje. Iako stranke ugovorom mogu obuhvatiti i ostale rizike koji po svojoj naravi spadaju u ratne, ovaj detaljan niz može se nadopuniti i ostalim rizicima koje predviđaju Institutske klauzule za osiguranje brodova od ratnih rizika i rizika štrajka na vrijeme i putovanje (*Institute War and Strikes Clauses, Hulls – Time i Voyage*) pa se smatra potrebnim iste uzeti u obzir.¹³⁷

Odredba o ratu obrasca BARECON 2001 teži održati ugovor na snazi. U svrhu te težnje propisano je da bez prethodnog pisanog pristanka vlasnika brod neće nastaviti plovidbu ili proći kroz bilo koju luku, mjesto, područje, zonu ili bilo koji plovni put ili kanal gdje se opravdano smatra da će brod, teret, posada ili druge osobe na brodu, po razumnoj procjeni vlasnika, biti izloženi ratnom riziku. Ako se brod nađe na gore navedenom mjestu, koje je opasno ili je vjerojatno da će nakon ulaska broda postati opasno, vlasnik ima pravo zahtijevati da brod napusti isto područje (BARECON 2001, II. dio, čl. 26(b)).

Ujedno, brod neće krcati krijumčareni teret ili proći kroz bilo kakve blokade, neovisno je li takva blokada određena svim brodovima, brodovima određene zastave, vlasništva ili određene vrste tereta, ili nastaviti ploviti područjem gdje će biti ili će vjerojatno biti predmet pretresa i/ili zapljene zaraćenih strana (BARECON 2001, II. dio, čl. 26(c)).

Polazeći od prakse osiguranja ratnih rizika koja je prihvaćena u pomorskom osiguranju, i BARECON 2001 propisuje obvezu zakupnika da nadoknadi vlasniku premije i/ili obveze osiguranja ako se brod njegovom odlukom nalazi unutar područja koje osiguratelj smatra predmetom dodatnih premija zbog ratnih rizika. Ako osiguratelj ratnog rizika zahtijeva isplatu premije i/ili obaveza prema odredbi o osiguranju, tada će zakupnik nadoknaditi vlasniku isti iznos pri dospijeću sljedeće rate zakupnine (BARECON 2001, II. dio, čl. 26(d)).

BARECON 2001 ujedno predviđa prestanak ugovora o zakupu za slučaj izbijanja rata između bilo koje dvije ili više sljedećih država: "Sjedinjenih Američkih Država, Rusije, Velike Britanije, Francuske i Narodne Republike Kine"; ili u slučaju izbijanja rata između "bilo koje dvije ili više država naznačenih ugovorom". Pre-

¹³⁷ Opširnije Pavić, D., *Institutske klauzule pomorskog osiguranja*, Zagreb, Croatia osiguranje, 1991., str. 596 - 598; Pavić, D., *Međunarodne klauzule za osiguranje brodova* (2003.), *Naše more*, Dubrovnik, vol. 52, br. 3 - 4 (2005), str. 173 - 181.

stankom ugovora zakupnik će vratiti brod vlasniku prema odredbi o vraćanju broda (BARECON 2001, II. dio, čl. 26(f)).

3.13. Založno pravo

Odredba o mortgageu prema obrascu BARECON 2001

Kada se radi o mortgageu, kod ugovora o zakupu broda mogu se postaviti pitanja može li se brod za trajanja ugovora opteretiti *mortgageom* te na koji način postojanje *mortgagea* na brodu utječe na odnos vlasnika i zakupnika ili na zakupnikovo pravo uporabe broda.

Naime, primjena odredbe o *mortgageu* obrasca BARECON 2001 slijedi samo ako su stranke ispunile odgovarajuću rubriku I. dijela obrasca. U istu rubriku stranke upisuju postoji li *mortgage* na brodu; ako postoji, upisuju naznaku stavka odredbe o *mortgageu* koji će se primijeniti, čl.12(a) ili 12(b). Odredba prema tome previđa mogućnost izbora između dvaju rješenja koja su strankama ponuđena. Ako su stranke izabrale način postupanja prema čl. 12(a), to znači da brod nije opterećen *mortgageom*.

Prema čl. 12(a) obrasca BARECON 2001, vlasnik jamči zakupniku da brod u zakupu nije pod *mortgageom*. Vlasnik, prema istom članku obrasca, također jamči da neće zaključiti *mortgage* bez prethodnog pristanka zakupnika, koji svoj pristanak neće neopravdano uskratiti. Ako vlasnik suprotno odredbi zaključi *mortgage* bez pristanka zakupnika, takvo postupanje daje pravo naknade štete za bilo kakav gubitak zakupnika koji je vlasnik uzrokovao kršenjem ugovora.¹³⁸ U slučaju da zakupnik vlasniku uskrati pristanak na *mortgage*, bez obzira na to je li njegovo odbijanje opravdano ili ne, stranke će postupiti sukladno odredbama o rješavanju spora.¹³⁹

U suprotnom, ako je brod u zakupu opterećen *mortgageom*, prema čl. 12(b) obrasca BARECON 2001, zakupnik je dužan poštivati i osigurati informacije i dokumente u kojima se nalaze podatci o *mortgageu*, sa svim uputama vezanim uz iskorištavanje, osiguranje, popravke i održavanje broda. Zakupnik je dužan isto potvrditi u pisanom obliku na zahtjev vjerovnika (*mortgagee*). S druge strane, vlasnik jamči da brod nije pod drugim *mortgageom*, osim onog naznačenog u rubrici I. dijela obrasca, te da neće uzeti drugi *mortgage* bez prethodne suglasnosti zakupnika. Pristanak zakupnika ni u ovom slučaju neće biti neopravdano uskraćen.

Ukratko, odredba obrasca predviđa dva tipa rješenja uređenja odnosa ugovornih stranaka: prvi se odnosi za slučaj nepostojanje *mortgagea*, a drugi za slučaj postojanja *mortgagea* na brodu u zakupu. Iz sadržaja odredbe zaključujemo da jedino vlasnik broda može biti dužnik (*mortgagor*) kada se radi o posto-

¹³⁸ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 72.

¹³⁹ *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (12. listopada 2016. godine).

janju *mortgagea* na brodu u zakupu te da takvo pravo nipošto nema zakupnik. Zakupnik ne može neopravdano uskratiti suglasnost vlasniku za uzimanje *mortgagea*, niti vlasnik može brod staviti pod *mortgage* bez pristanka zakupnika. Takvo postupanje daje pravo naknade štete zakupniku jer se radi o kršenju ugovorne odredbe.

Odredba "non lien" prema obrascu BARECON 2001

Kada je riječ o pomorskom privilegiju, potrebno je razmotriti može li se brod za trajanja ugovora o zakupu opteretiti pomorskim privilegijem s obzirom na to da isti nije u vlasništvu zakupnika te činjenicu da pomorski privilegiji nastaje *ex lege*.

Kako bi zaštitio vlasnika od privilegiranih tražbina trećih osoba koje mogu nastati na brodu za trajanja zakupa, BARECON 2001 predvidio je odredbu *non lien* (u prijevodu: "pomorski privilegij neće opteretiti brod" ili "bez pomorskog privilegija"). Naime, polazeći od toga da tražbine trećih osoba mogu "ugroziti" prava vlasnika iz ugovora o zakupu, BARECON 2001 je odredbom *non lien* predvidio dužnost zakupnika prema kojoj "zakupnik neće dopustiti nastavak pomorskog privilegija ili bilo kakvog opterećenja koja bi uzrokovao on ili njegov agent, a koja bi imala prednost pred pravima vlasnika" (BARECON 2001, II. dio, čl. 18.). Radi transparentnosti obveze zakupnika prema vlasniku, BARECON 2001 odredio je stavak prema kojem je zakupnik suglasan da na vidljivom mjestu na brodu stavi obavijest s imenom vlasnika broda, naznakom o sklopljenom ugovoru o zakupu, imenima stranaka iz ugovora o zakupu te naznaku da prema pravilima istog ugovora ni ugovorne stranke ni zapovjednik broda "nemaju pravo ili ovlaštenje stvoriti, izložiti se ili dopustiti pomorski privilegij na brodu" (BARECON 2001, II. dio, čl. 18.). Prema obrascu BARECON 2001, obveza je zakupnika postupiti sukladno ugovornoj odredbi.

Postojanje i vrste pomorskih privilegija (liens) prema obrascu BARECON 2001

Privilegirane tražbine ugovornih stranaka, odnosno vlasnika i zakupnika, predviđene su odredbom čl. 18. obrasca BARECON 2001 te su uzajamne. Naime, vlasnik ima pravo privilegija na sav teret (*all cargoes*), na podnajamnici (*sub-hire*) i podvozarini (*sub-freights*) koja pripada ili se duguje zakupniku ili podzakupniku (*sub-charterer*) te na vozarini po osnovu izdane teretnice (*Bill of Lading freight*). Također, zakupnik ima pravo privilegija na brodu za novac plaćen unaprijed, odnosno kako se u obrascu navodi: *all moneys paid in advance and not earned* (BARECON 2001, II. dio, čl. 18.).

Kada se razmatra vlasnikovo pravo privilegija na teretu, smatramo da formulacija odredbe čl. 18. obrasca nije dovoljno precizna jer određuje da će vlasnik imati

privilegij na "sav teret". Na temelju ugovora o zakupu broda vlasnik ima pravo privilegija samo na teretu koji zakupnik sam za sebe prevozi, a ne na ostalim teretima koje prevozi temeljem ugovora o prijevozu stvari. U literaturi se navodi da vlasnik ima pravo privilegija na ostalim teretima samo ako mu to pravo daje izdana teretnica.¹⁴⁰ Također, prema navodima u literaturi, čini se da se ovakva vrsta privilegija rijetko sreće u praksi.¹⁴¹

Formulacija čl. 18. "sav teret koji pripada ili se duguje zakupniku ili podzakupniku" proizlazi iz obveze zakupnika/podzakupnika iz brodarskog ugovora na vrijeme ili putovanje kojim je preuzeo obvezu prijevoza tereta i predaje u luci odredišta. Obavljanjem prijevoza zakupnik/podzakupnik (brodar u brodarskom ugovoru) odgovara za teret, pa se smatra da formulaciju treba tumačiti u opsegu obveza zakupnika/podzakupnika (brodara) iz brodarskog ugovora. Ako vlasnik broda ima pravo privilegija na teretu, to znači da ima pravo zadržati teret kao osiguranje svoje tražbine. Vlasnik tereta u praksi najčešće je primatelj, ne naručitelj, pa da bi odredba čl. 18. obrasca BARECON 2001 bila u korist vlasnika, mora biti primijenjena i prema trećim osobama.¹⁴²

Postojanje privilegija na teretu nije uvjetovano posjedom (*possession*) vlasnika na istom. Stajalište engleskog trgovačkog suda (*Commercial Court*) donosi se u predmetu *The Lancaster*,¹⁴³ u kojem sudac Goff navodi da "vlasnikovo pravo privilegija na teretu nije *possessory lien*, prema tome vlasnik ne treba posjedovati teret da bi imao pravo zadržavanja istog tereta".

Čl. 18. obrasca BARECON 2001 također određuje vlasnikovo pravo privilegija na podnajamnini (*sub-hire*) i podvozarini (*sub-freights*) koja pripada ili se duguje zakupniku ili podzakupniku.¹⁴⁴ U literaturi se navodi da su ovi iznosi sigurnost vlasniku za tražbine koje ima prema zakupniku temeljem ugovora o zakupu broda.¹⁴⁵ U svrhu ostvarenja prava, vlasnik mora obavijestiti podzakupnika o privilegiju na podnajamnini ili podvozarini prije nego isti iznos podzakupnik ne plati zakupniku.

Ako vlasnik podzakupnika prethodno nije obavijestio o svom pravu pa isti iznos bude plaćen zakupniku, vlasnik nema pravo "ući u trag" iznosu koji mu je određen na ime podnajamnine i podvozarine, a koja je već plaćena zakupniku.¹⁴⁶

¹⁴⁰ Usp. Wilford, M. et al., *op. cit.*, bilj. br. 4, str. 480.

¹⁴¹ Prema Ivković, Đ., Privilegiji na brodskom teretu, *ZPFZ*, Zagreb, god. 58, br. 1 - 2 (2008), str. 661.

¹⁴² Zaključak temeljem presude engleske sudske prakse u predmetu *Miramar Maritime* u kojem je sud odgovorio pozitivno i potvrdio pravo brodara zadržati primatelj (ne naručitelj) teret kao osiguranje za naplatu prekostojnica (*demurrage*). *Corp. V. Holborn Oil Trading Ltd. (The Miramar)* [1983] 2 Lloyd's Rep 319.

¹⁴³ *Ellerman Lines Ltd vs. Lancaster Marine Co Ltd and others (TheLancaster)* [1980] 2 Lloyd's Rep 497.

¹⁴⁴ Sličnu odredbu sadrži NYPE 93, čl. 23., i BALTIME FORM, čl. 18.; V. Wilford, M. et al, bilj. br. 4, str. 13. (za NYPE 93) i str. 24. (za BALTIME FORM).

¹⁴⁵ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 102.

¹⁴⁶ Ibidem, str. 102, citirano prema *Tagart, Beaton & Co vs. James Fisher & Sons* [1903] 1 KB 391, str. 395.

Odredbu o pravu privilegija vlasnika sadrži i obrazac BARECON 89, koji u čl. 16. propisuje pravo privilegija na teretu i podvozarini koja pripada zakupniku te na vozarini temeljem teretnice. Čl. 16. obrasca BARECON 89 nije obuhvatio podnajamninu (*sub-hire*), koja je dodana u čl. 18. obrasca BARECON 2001 prvenstveno radi jasnoće prava vlasnika.¹⁴⁷ Obje novčane naknade predstavljaju element sigurnosti za iznose koje zakupnik duguje vlasniku, pa ih treba posebno naznačiti.

Također, prema čl. 18. obrasca BARECON 2001, vlasnik ima pravo privilegija na vozarini po osnovi izdane teretnice. Kod vozarine po izdanim tereticama treba voditi računa da se, kao što je to inače uobičajena praksa, predviđa plaćanje vozarine unaprijed. Sa stajališta ugovora o zakupu vozarina uvijek pripada zakupniku koji u funkciji brodar obavlja prijevoz, odnosno i zakupnik može tražiti povrat novca od vlasnika ako je zakupnina plaćena unaprijed, a zakupnik nije imao mogućnost zarade odrađivanjem putovanja (npr. zbog prekida zakupa).¹⁴⁸ Odredba nije obuhvatala i najamninu. Mišljenja smo da je mogući razlog tomu identična terminologija pojma najamnina (*hire*) i zakupnina (*hire*), što bi moglo dovesti do sumnje ispravnog tumačenja odredbe, iako korištenjem samo pojma vozarina (*freight*) može izgledati da je najamnina po osnovu izdane teretnice izuzeta iz odredbe, tj. da vlasnik nema pravo privilegija na istoj.

Čl. 18. obrasca BARECON 2001 utvrđuje i zakupnikovo pravo privilegija na brodu za sav novac koji je unaprijed isplaćen, a nezarađen. U obrascu se koristi formulacija *the Charterers [...] have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned*.¹⁴⁹ Osnovno je pravo zakupnika u vezi s privilegijem na brodu odbiti vraćanje broda dok mu vlasnik ne povрати nezarađenu zakupninu ili vozarinu odnosno najamninu.¹⁵⁰

¹⁴⁷ Termini *hire* i *freight* strogo se pojmovno razlikuju. *Hire* se uvijek odnosi na ugovore na vrijeme (*time charter*), a *freight* na ugovore na putovanje (*voyage charter*). Ovo razlikovanje opravdano je u pravnoj, a napose ekonomskoj logici tih ugovora i različitih obveza koji proizlaze iz njih. V. Ihre, R., Gorton, L., Sandevann, A., *Shipbroking and Chartering Practice*, London, LLP, 1980., str. 42 – 44 i 169; Isto BALTIME FORM, čl. 6., i NYPE 93, čl. 10. Vezano uz pojmove *hire* i *freight*, valja razlikovati pojmove *sub-hire* i *sub-freight* čije je pojmovno razlikovanje istaknuo engleski trgovački sud (*Commercial Court*) u predmetima *Intex Itagrani Export SA vs. Care Shipping Corporation and Other (The Cebu No 2)* [1990] 2 Lloyd's Rep. 316; *Care Shipping Corp. vs. Latin American Shipping Corp (The Cebu)* [1983] 1 Lloyd's Rep. 302.; *Seven Seas vs. Atlantic Shipping* [1975] 2 Lloyd's Rep. 188; V. također i presudu Žalbenog suda (*Court of Appeal*) u predmetu *Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. vs. Molena Alpha Inc. (The Nanfri)* [1978] 2 Lloyd's Rep 132. Opširnije Wildford, M. et al., *op. cit.*, bilj. br. 4, str. 482 - 485.

¹⁴⁸ *Detaljnije u Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (21. listopada 2016.).

¹⁴⁹ Identičnu odredbu sadrži NYPE 93, čl. 23. i BALTIME FORM, čl. 18.: V. u Wilford, M. et al, bilj. br. 4, str. 13 i 24.

¹⁵⁰ Usp. Ivošević, B. V., *op. cit.*, bilj. br. 34, str. 71.

3.14. Obeštećenje

Odredba o obeštećenju (čl. 17.) obrasca BARECON 2001 sadrži dva stavka te predviđa obeštećenje vlasnika od strane zakupnika, kao i obeštećenje zakupnika od strane vlasnika.

Obveza obeštećenja vlasnika od strane zakupnika određena je člankom 17(a), prema kojem će zakupnik obeštetiti vlasnika za bilo koji gubitak, štetu ili trošak koji je učinio, a koji proizlazi iz događaja ili je u vezi s radom broda u zakupu za trajanja ugovora o zakupu. U odredbi se koristi formulacija "bilo koji gubitak, šteta ili trošak", pa stavak vrlo široko propisuje obvezu obeštećenja vlasnika. Važno je da su gubitak, šteta ili trošak posljedica događaja ili radnje u vezi s brodom u zakupu za trajanja ugovora.

Također, ista odredba propisuje da će zakupnik obeštetiti vlasnika za svako založno pravo bilo koje prirode koje proizlazi iz događaja nastalih tijekom zakupa broda. Ako se brod zapljene ili na drugi način zaustavi zbog tražbina i založnog prava koja proizlaze radom zakupnika, zakupnik će o vlastitom trošku poduzeti sve razumne korake kako bi brod bio oslobođen u razumnom vremenu. To ujedno podrazumijeva i davanje jamčevine. Iz ovog dijela odredbe nije potpuno jasno, niti je naznačeno u BIMCO-voj uputi o tumačenju odredbi obrasca, odnosi li se poduzimanje razumnih koraka od strane zakupnika za slučaj zapljene i zaustavljanja broda dok traje ugovorni odnos zakupa ili ujedno podrazumijeva zapljenu i zaustavljanje nakon proteka ugovora, a posljedica je događaja nastalih tijekom trajanja ugovora o zakupu. Smatramo da odredbu valja tumačiti na način da zakupnik u svakom od ovih slučajeva poduzme sve potrebne mjere kako bi brod oslobodio, pa i ako se radi o zapljenu i zaustavljanju nakon proteka ugovornog odnosa. Bez obzira na to što više nije u ulozi zakupnika, i dalje je obavezan učiniti sve u cilju oslobađanja broda jer se radi o okolnostima događaja koje su posljedica vremena trajanja ugovora.

Kada je riječ o obeštećenju zakupnika od strane vlasnika, unošenjem odredbe o pravu na obeštećenje zakupnika uveden je pooštreni režim uređenja pitanja obeštećenja ugovornih stranaka. Naime, prema čl. 17(b) obrasca BARECON 2001, ako se brod zapljene ili na drugi način zaustavi zbog tražbina prema vlasniku, vlasnik će o vlastitom trošku poduzeti sve razumne korake kako bi brod oslobodio u razumnom vremenu. To ujedno podrazumijeva i davanje jamčevine. U tom slučaju vlasnik će obeštetiti zakupnika za sve gubitke, štete ili troškove nastale zakupniku (uključujući i plaćenu zakupninu) koje su posljedica zapljene ili zaustavljanja broda.

3.15. Ostvarivanje prava na nagradu za spašavanje i doprinos u zajedničkoj havariji

Pravilo je kod ugovora o zakupu broda, što je utvrđeno odredbom čl. 19. obrasca BARECON 2001, da je svako spašavanje obavljeno brodom u zakupu "u korist zakupnika" (*for the Charterers' benefit*). "Korist" od tako obavljenog spašavanja, kako je odredbom određeno, ima isključivo zakupnik, a ne vlasnik ni ugovorne stranke zajedno.¹⁵¹

Odredba o spašavanju obrasca BARECON 2001 polazi od načela čl. 12. st. 1. Međunarodne konvencije o spašavanju¹⁵² prema kojoj "spašavanja koja su imala uspješan ishod daju pravo na nagradu".¹⁵³ Uspješan ishod spašavanja može npr. značiti da je brod sklonjen u sigurnu luku.¹⁵⁴

Citirano načelo Konvencije u kontekstu čl. 19. obrasca BARECON 2001 podrazumijeva pravo zakupnika na nagradu za spašavanje kada se nađe u ulozi spašavatelja i kada spašava brodom u zakupu, a spašavanje je uspješno obavljeno. Uspjeh je konstitutivan element spašavanja o kojem ovisi visina nagrade spašavatelja (čl. 12. st. 1. - 2. i čl. 13. st. 1. t. a Konvencije). Spašavatelj prema tome ima pravo na nagradu od vlasnika imovine koju je uspio spasiti, a ta nagrada ne može iznositi više od vrijednosti same spašene imovine. Spašavatelju pripada i pravo na posebnu naknadu za učinjene troškove u iznosu u kojem oni premašuju iznos nagrade za spašavanje, odnosno u punom iznosu kada nagrada izostane zbog neuspješnog spašavanja, i to ako je spašavanje pruženo u odnosu na brod odnosno teret, koji su prijetili štetom okolišu.¹⁵⁵

U odredbi čl. 19. obrasca BARECON 2001 uz spašavanje govori se i o tegljenju, tako da se navodi da je svako "spašavanje ili tegljenje obavljeno brodom u zakupu u korist zakupnika". Dio odredbe o tegljenju iz formulacije odredbe polazi od toga da se spašavanje može pružiti na tehnički različite načine pa tako djelatna intervencija broda spašavatelja može biti i tegljenje drugog broda.¹⁵⁶ Temeljem iste odredbe i svako tegljenje obavljeno brodom u zakupu ide u korist zakupnika.

¹⁵¹ Prema klauzuli o spašavanju brodarskih ugovora, korist od uspješnog spašavanja pripada podjednako brodaru i naručitelju. Npr. BALTIME FORM u čl. 18. propisuje: "*All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers's equal benefit [...]*"; Odredba o spašavanju obrasca NYPE 93, čl. 25., nešto je općenitije formulirana, ali pravilnim tumačenjem proizvodi isti rezultat kao i odredba čl. 18. obrasca BALTIME FORM.

¹⁵² *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/98.

¹⁵³ Prijevod čl. 12. st. 1. Konvencije iz: Grabovac, I., Kaštela, S., *Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskog prometnog prava*, Zagreb - Split, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti/Knjževni krug, 2013., str. 386.

¹⁵⁴ Prema *The Tojo Maru* [1972] A.C. 242 str. 293, [1971] 1 Lloyd's Rep. 341, str. 363.

¹⁵⁵ Schoenbaum, T. J., *Admiralty and maritime law*, 3rd ed, St. Paul, Minnesota, West Publishing, 2004., str. 358 - 360. Za opširniju teorijsku raspravu o spašavanju isto v. Reeder, J., *Brice on Maritime Law of Salvage*, 4th ed, London, Sweet & Maxwell, 2003.; Rose, F. D., Kennedy, W. R., *Kennedy and Rose Law of Salvage*, London, Sweet & Maxwell, 2009.; Vincenzini, E., *International salvage law*, London - New York, Lloyd's of London Press, 1992.

¹⁵⁶ Grabovac, I., Spašavanje brodom u mjestu zakloništa, *Adrias*, br. 17 (2010), str. 181 - 188.

Odredba čl. 19. obrasca BARECON 2001 u nastavku određuje da zakupnik snosi troškove popravka štete na brodu koja je posljedica spašavanja ili tegljenja. Ova odredba u skladu je s obvezama zakupnika iz odredbe o stanju broda prilikom vraćanja prema kojoj se ne smije odstupati od stanja broda u vrijeme predaje zakupniku (v. BARECON 2001, II. dio, čl. 15.).

Što se tiče doprinosa u zajedničkoj havariji (*general average*), čl. 21. obrasca BARECON 2001 izričito određuje: "vlasnik neće sudjelovati u zajedničkoj havariji". Za potrebu analize odredbe čl. 21. o zajedničkoj havariji razmotrit ćemo nekoliko osnovnih obilježja ovog instituta.

Institut zajedničke havarije uređuju drevna York-Antverpenska pravila (Y-A pravila)¹⁵⁷ koja se univerzalno unose u odredbe teretnica i ostalih isprava iz ugovora o prijevozu stvari morem.¹⁵⁸ Prema pravilu "A": "Čin zajedničke havarije postoji samo i jedino onda kada se neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razborito učini ili podnese za zajednički spas, kako bi se sačuvala od opasnosti imovina koja sudjeluje u zajedničkom pomorskom pothvatu".¹⁵⁹ Suštinu zajedničke havarije najbolje opisuje ideja pravičnosti da se namjerna i razumna šteta učinjena za zajednički spas u trenutku zajedničke opasnosti rasporedi na sve sudionike pomorskog pothvata.¹⁶⁰ Polazeći od primjera tipične štete zajedničke havarije (npr. namjernog nasukavanja broda, štete i troškova nastalih pri odsukavanju broda, štete na strojevima pri odsukavanju, upotreba tereta, brodskih stvari i zaliha za pogonsko gorivo i dr.) dolazimo do zaključka koja od stranaka ugovora o zakupu treba sudjelovati u kontribuciji zajedničke havarije.

Imajući u vidu osnovna obilježja zajedničke havarije, tumačeći odredbu čl. 21. obrasca BARECON 2001, smatramo da nema pravnog opravdanja da izvanrednu žrtvu ili trošak koji su učinjeni ili podneseni za zajednički spas snosi i vlasnik. Smatramo da bi bilo nepravedno ugovoriti da posljedice takve žrtve ili troškova snosi vlasnik koji ne sudjeluje u pomorskom pothvatu. Uz zakupnika, u činu zajedničke havarije mogu sudjelovati naručitelji prijevoza, vlasnici tereta, primatelji i ostali sudionici pomorskog pothvata. Daljnja je i logična posljedica tog čina dužnost svih sudionika da počinjene žrtve zajednički spase i sačuvaju imovinu u zajedničkom pomorskom pothvatu.

Odredba o zajedničkoj havariji iz obrasca BARECON 2001 ne poziva se izričito na primjenu Y-A pravila kao odredba istog naslova obrasca BARECON 89 (v. BARECON 89, II. dio., čl. 19.). Prema BIMCO-vu tumačenju, kod sastavljanja novog obrasca

¹⁵⁷ V. *supra* bilj. br. 104.

¹⁵⁸ Grabovac, I., Kaštela, S., *op. cit.*, bilj. br. 153, str. 41.

¹⁵⁹ Pavić, D., Stanković, P., Marin, J., *op. cit.*, bilj. br. 105, str. 84 - 85; Isto Stanković, P., *Pomorske havarije*, Zagreb, Školska knjiga, 1988., str. 166 - 171; Stanković, P., *Pomorske havarije*, Zagreb, Školska knjiga, 1995., str. 195 - 208.

¹⁶⁰ Kovačević, V., *Razvoj instituta zajedničke havarije i York - antverpenskih pravila s posebnim osvrtom na reviziju pravila iz 2004. godine*, PPP, Zagreb, god. 49, br. 164 (2010), str. 558.

smatralo se nepotrebnim uputiti na primjenu ovih pravila. Redaktori standardnog obrasca suglasni su o važnosti unošenja odredbe o zajedničkoj havariji u sadržaj obrasca, ali ne i o unosu pravila koje ih uređuje. Smatrali su dovoljnim, u svrhu definiranja odnosa između vlasnika i zakupnika, odredbom naglasiti da vlasnik neće sudjelovati u zajedničkoj havariji.¹⁶¹ Međutim, nakon nove revizije Y-A pravila u svibnju 2016., Dokumentarni odbor BIMCO-a dogovorio je da će u sve nove i revidirane BIMCO-ve standardne obrasce brodarskih ugovora te ugovora o prijevozu robe morem inkorporirati Y-A pravila 2016. Ovdje se ne spominju standardni obrasci ugovora o zakupu broda.

3.16. Uklanjanje podrtina

Odredba o uklanjanju podrtina (*Wreck Removal*) obvezuje zakupnika da obešteti vlasnika za bilo koji iznos koji je vlasnik odgovoran platiti ako brod u zakupu postane podrtina ili smetnja navigaciji (BARECON 2001, II. dio, čl. 20.). Prema odredbi, ako je vlasnik odgovoran platiti iznos uklanjanja podrtine, zakupnik će obešteti vlasnika za isti trošak.

Odredba je prihvatljiva i u suvremenim uvjetima jer je nakon objave obrasca BARECON 2001 usvojena Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina (*Wreck Removal Convention*, WRC konvencija). WRC konvencija cjelovito i sustavno uređuje materiju koja se s obzirom na važnost problematike opasnosti od onečišćenja i sigurnosti plovidbe ubraja u red ključnih IMO-vih dokumenata.¹⁶²

3.17. Uvjeti prijenosa prava iz ugovora o zakupu na trećeg

Sastavni dio obrasca BARECON 2001 jest odredba prema kojoj zakupnik nema pravo prijenosa prava iz ugovora bez prethodne pisane suglasnosti vlasnika koja neće biti bez razloga uskraćena (čl. 22.). Postavlja se pitanje koja prava iz ugovora zakupnik može prenijeti.

U literaturi se ističe da pojam "prijenos prava" općenito podrazumijeva prijenos beneficiranih (korisnih) prava (*beneficial rights*).¹⁶³ Isto tako, na primjeru prijenosa prava iz ugovora o zakupu navodi se da pojam podrazumijeva beneficirana

¹⁶¹ *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (30. listopada 2016.).

¹⁶² Opširnije o sadržaju odredbi WRC konvencije, v. Skorupan Wolff, V., Petrinović, R., Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, *PPP*, Zagreb, god. 47, br. 162 (2008), str. 109 - 134; Rahan, D., Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, 2007., *ZPFS*, Zagreb, god. 46, br. 2 (2009), str. 391 - 406; Padovan, A. V., Skorupan Wolff, V., Pomorskopravni institut uklanjanja podrtina – koncepcijska razmatranja i kritika pravnog uređenja u hrvatskom pomorskom pravu, *PPP* god. 50, 165 (2011) str. 117 - 163.

¹⁶³ Sullivan, E., *Marine Encyclopedic Dictionary*, 6th ed, London - Hong Kong, LLP, 1999., str. 32.

prava, odnosno da ne obuhvaća prijenos tereta (*burdens*).¹⁶⁴ Isti stav zauzela je i sudska praksa.¹⁶⁵

Stajalište prema kojem pojam prijenosa prava ne obuhvaća prijenos tereta u kontekstu ugovora o zakupu podrazumijeva da zakupnik i nadalje ostaje odgovoran za plaćanje zakupnine, popunjavanje broda posadom te održavanje i popravke broda kako je određeno ugovorom. Ipak, neka beneficirana prava, uz suglasnost vlasnika, zakupnik može prenijeti na trećeg.

Odredbom je određeno isključivo pravo prijenosa prava zakupnika, dok su prava vlasnika izostavljena. Smatramo da je mogući razlog tomu taj što je jedino prijenos prava zakupnika specifičan i bitan u odnosima stranaka iz ugovora.¹⁶⁶ BARECON 2001 izričito propisuje da vlasnik neće prodati brod za trajanja ugovora o zakupa, osim uz prethodnu pisanu suglasnost zakupnika, koja neće biti bezrazložno uskraćena (čl. 22(b)). Ovaj stavak predstavlja novinu u odnosu na obrazac BARECON 89.

Posebno važno pitanje u dijelu prijenosa prava iz ugovora o zakupu je pitanje prava davanja broda u podzakup. Prema obrascu BARECON 2001, zakupnik nema pravo predati brod u podzakupu bez prethodne pisane suglasnosti vlasnika koja neće biti bezrazložno uskraćena (čl. 22(a)). Odredbu treba tumačiti na način da se brod, uz predviđene uvjete, može dati u podzakup za trajanja ugovora o zakupu.¹⁶⁷

Ugovor o podzakupu blizak je suštini ugovora o zakupu jer zakupniku ostavlja slobodu da brod upotrebljava na način koji je za njega najpovoljniji u ekonomskom smislu. Sklapanjem ugovora o podzakupu podzakupnik nema ugovorne obveze prema vlasniku broda, dok zakupnik temeljem ugovora o zakupu ostaje odgovoran vlasniku.¹⁶⁸

3.18. Bankarska garancija

Uobičajeno je da vlasnik zahtijeva instrumente osiguranja kojima uvjetuje početak izvršavanja ugovora o zakupu broda. Najčešće je riječ o prvorazrednoj bankarskoj garanciji (*first class bank guarantee*) ili obveznicama (*bond*) kao osobito

¹⁶⁴ Davis, M., op. cit., bilj. br. 11, str. 121.

¹⁶⁵ Sudac Lord Browne Wilkinson navodi da "izraz 'prijenos ugovora' odvjetnici često koriste kako bi opisali prijenos benefita iz ugovora budući da svaki odvjetnik zna da predmet prijenosa prava ne mogu biti tereti iz ugovora". *Linden Gordens Trust Ltd vs. Lenesta Studge Disposals Ltd* [1993] 3 All ER 417.

¹⁶⁶ Drugi ugovorni odnosi, npr. ugovor o osiguranju, predviđaju prijenos prava iz ugovora obiju ugovornih stranaka, osiguratelja i osiguranika, iako je pravom pomorskog osiguranja reguliran samo prijenos osiguranikovih prava. Pavić, D., *Pomorsko osiguranje pravo i praksa*, Split, Književni krug, 2012., str. 121.

¹⁶⁷ Detaljnije u *Explanatory notes for BARECON 2001*, bilj. br. 15 (13. listopada 2016.).

¹⁶⁸ Davis, M., op. cit., bilj. br. 11, str. 116.

djelotvornim instrumentima osiguranja plaćanja, odnosno zaštite od neizvršenja ili neurednog izvršenja obveza iz ugovornog odnosa.¹⁶⁹

Obveza predaje instrumenta osiguranja regulirana je čl. 24. obrasca BARECON 2001. Prema istoj, zakupnik se obvezuje prije predaje broda dostaviti prvorazrednu bankarsku garanciju ili obveznicu. Iako odredbom nije posebno naznačeno, podrazumijeva se da se predviđena garancija ili obveznica predaje vlasniku ili agentu posredniku (*shipbrokeru*).

U kontekstu odredbe navodi se da bankarska garancija treba biti "prvorazredna",¹⁷⁰ što znači da je davatelj takve garancije ugledna i značajna banka s visokim kreditnim rejtingom i efektivnom nadležnošću da u slučaju potrebe dopusti provođenje garancije.¹⁷¹

Iznos prvorazredne bankarske garancije ili obveznice i mjesto predaje stranke upisuju u odgovarajuću rubriku I. dijela obrasca, pa odredbu valja pratiti zajedno s rubrikom iz I. dijela. Ako stranke ugovore ovu odredbu i ispune vezanu rubriku I. dijela, a zakupnik ne preda ugovoreni instrument osiguranja, vlasnik može odustati od ugovora (otkazati ugovor).

3.19. Plaćanje provizije agentu posredniku

Među kategorijama pomorskih agenata¹⁷² razlikujemo i agenta posrednika (brokera, *shipbroker*). Već u nazivu ovog pojma istaknuta je njegova dvostruka funkcija, zastupnička i posrednička,¹⁷³ koja dolazi do izražaja i kod ugovora o zakupu broda.¹⁷⁴

Odredbu o proviziji agenta posrednika možemo naći u mnogim BIMCO-vim standardnim obrascima¹⁷⁵ pa tako i u obrascu BARECON 2001.

BARECON 2001, u čl. 27., izričito propisuje da proviziju agenta posrednika plaća vlasnik po stopi određenoj ugovorom, na ime bilo koje zakupnine iz ugovora o zakupu.

Provizija se plaća "na" zakupninu, a ne "iz" zakupnine, pa je to vlasnikov dug prema agentu posredniku, a ne zakupnikov. Uobičajeno minimalnu proviziju

¹⁶⁹ Oršulić, I., Bulum, B., Bankarske garancije na poziv – posljednje izmjene Zakona o obveznim odnosima i nova ujednačena pravila međunarodne trgovačke komore URDG 758, ZPFS, Split, god. 48, br. 3 (2001), str. 533.

¹⁷⁰ Prema Staziću, izraz *first class* označava "prvorazredna". Stazić, Ž., Englesko-hrvatski rječnik pomorskih izraza i termina, Split, Dalmacija papir, 2004., str. 100.

¹⁷¹ Tako navodi sudac Denning u predmetu *Edward Owen Engineering Ltd vs. Barclays Bank International Ltd and Umma Bank* [1978] 1 Loyd's Rep. 166.

¹⁷² V. kod Borčić, V., *Pomorski agent*, Rijeka, Pomorski fakultet Rijeka, 1992., str. 14.

¹⁷³ Opširnije *Ibidem*, str. 24 - 25; Isto Carić, S. et al., *Saobraćajno pravo*, Beograd, Privredna štampa, 1979., str. 191; Dundović, Č., *Pomorski sustav i pomorska politika*, Rijeka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2003., str. 156.

¹⁷⁴ Borčić, V., *op. cit.*, bilj. br. 172, str. 41.

¹⁷⁵ Npr. v. obrazac BALTIME, čl. 25.; Isto u Wilfford, M. et al., bilj. br. 4, str. 571.

određuje *Baltic exchange*¹⁷⁶ pa takvo određenje provizije onemogućava nelojalnu konkurenciju.¹⁷⁷

Postavlja se pitanje: što ako zakupnina nije plaćena; ima li takva okolnost utjecaj na obvezu plaćanja provizija?

Prema prethodno naznačenoj odredbi obrasca BARECON 2001, provizija se plaća na ime bilo koje zakupnine iz ugovora o zakupu. Bez obzira na razlog, ukoliko zakupnina nije plaćena, utoliko ni provizija neće biti plaćena. Smatra se da je provizija "zaradena" (*earned*) tek kada je zakupnina plaćena te se ne može "zaraditi" dok god zakupnina nije plaćena.¹⁷⁸ U slučaju neplaćanja zakupnine, agent posrednik prema obrascu BARECON 2001 ima pravo naknade štete na ime gubitka provizije od ugovorne stranke odgovorne za kršenje odredbe ugovora.

Ako stranke ugovorom nisu naznačile stopu plaćanja provizije, vlasnik je i nadalje obvezan platiti proviziju. U ovom slučaju visina provizije mora pokriti stvarne troškove (*actual expenses*) agenta posrednika i razumnu naknadu (*reasonable fee*) za njegov rad. Stvarni troškovi agenta posrednika mogu biti npr. različiti komunalni troškovi (telefon, korištenje osobnog automobila, poštanske usluge i sl.).¹⁷⁹ Na koji način će se odrediti razumna naknada za rad agenta posrednika ovisi o svakom pojedinom slučaju.¹⁸⁰ Mišljenja smo da pri tome treba uzeti u obzir visinu zakupnine, uobičajeni iznos provizije za poslove iste vrste te u konačnici i činjenicu je li ugovor ispunio svoju svrhu sukladno dogovoru stranaka. Valja napomenuti da je ugovorom o zakupu provizija dio sporazuma stranaka i da je agent posrednik zapravo beneficijar takvog sporazuma. Pitanje je mora li agent posrednik prihvatiti visinu ugovorene provizije. Pravno, nameće se negativan odgovor jer se ugovor o zakupu najčešće sklapa njegovim posredovanjem, pa se ugovor neće ni sklopiti ako posredniku sklapanja ne odgovara iznos provizije.¹⁸¹

S obzirom na to da se provizija plaća samo na plaćenu zakupninu, ako ugovor prestane prije ugovorenog vremena, prestaje i pravo na proviziju. No, ako ugovor prestane sporazumom stranaka, vlasnik je dužan nadoknaditi štetu agentu posredniku u iznosu provizije koju bi primio za jednu godinu zakupa (BARECON 2001, II. dio, čl. 27).

¹⁷⁶ *Baltic exchange* (ili *The Baltic for short*) jedino je međunarodno sastajalište agenata posrednika u svijetu. To je zapravo burza broskog prostora i tereta. Sullivan, E., *Marine Encyclopedic Dictionary*, 6th ed, London - Hong Kong, LLP, 1999., str. 43.

¹⁷⁷ Borčić, V., *op. cit.*, bilj. br. 172, str. 51.

¹⁷⁸ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 150.

¹⁷⁹ Usp. Borčić, V., *op. cit.*, bilj. br. 172, str. 51.

¹⁸⁰ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 150.

¹⁸¹ Usp. Borčić, V., *op. cit.*, bilj. br. 172, str. 54.

3.20. Prestanak ugovora prije protoka vremena trajanja zakupa

Kada se govori o prestanku ugovora predviđenog odredbom *Termination* iz obrasca BARECON 2001 misli se na nastupanje izvjesnih okolnosti u tijeku izvršenja ugovora koje vode njegovu prestanku mimo volje ugovornih stranaka ili pak daju pravo jednoj ili drugoj ugovornoj stranci da takav prestanak zatraži.¹⁸²

Odredba predviđa prestanak ugovora propustom zakupnika te propašću (gubitkom) broda. Navode se i ostali razlozi prestanka ugovora kao npr. likvidacija, bankrot i druge okolnosti koje su posljedica financijskog gubitka ugovorne stranke.

Prestanak ugovora propustom zakupnika

Razlozi prestanka ugovora krivnjom zakupnika jesu: neplaćanje zakupnine sukladno odredbi o zakupnini, nepostupanje prema odredbama o trgovačkim ograničenjima, održavanju i radu te osiguranju i popravcima broda.

Prema čl. 28(a) obrasca BARECON 2001, ako zakupnik ne izvrši plaćanje zakupnine u skladu s odredbom o zakupnini, vlasnik ima pravo povući brod, čime ugovor prestaje. O namjeri povlačenja i o prestanku ugovora vlasnik je dužan pisanim putem obavijestiti zakupnika u skladu s odredbom o obavijestima iz čl. 31.

Ako je razlog neispunjenja obveze pogriješka, nemar, zabluda ili propust zakupnika ili njihovih bankara, vlasnik će pisanom obavijesti pozvati zakupnika da ispuní obvezu ostavljajući dodatno vrijeme prethodno naznačeno ugovorom (v. 34. rubrika I. dijela). Sukladno čl. 28(a), smatra se da je plaćanje redovito i na vrijeme ako zakupnik plati iznos zakupnine unutar ostavljenog dodatnog vremena. Vlasnik je dužan ostaviti ugovoreno dodatno vrijeme ispunjenja obveze, u suprotnom, ako je razlog neplaćanja zakupnine opravdan zbog naznačenih okolnosti, zakupnik ima pravo podići tužbu i tražiti naknadu štete zbog povlačenja broda i prestanka ugovora.

Kad je riječ o nepostupanju zakupnika sukladno odredbama o trgovačkim ograničenjima, održavanju i radu te osiguranju i popravcima broda, prema čl. 28(a) vlasnik će pisanom obavijesti ostaviti zakupniku dodatno vrijeme unutar kojeg će ispraviti propust. U suprotnom, vlasnik će iskoristiti prava sukladno odredbi o prestanku ugovora.

Prestanak ugovora propustom vlasnika

U nastavku odredbe čl. 28(b) obrasca BARECON 2001 predviđa razloge prestanka ugovora propustom vlasnika. Prema odredbi, razlog prestanka ugovora je svaka radnja ili propust vlasnika u ispunjenju obveza ugovora, zbog čega bi zakupniku

¹⁸² Odredba o prestanku ugovora nova je odredba obrasca BARECON 2001. U prethodnom obrascu BARECON 89 iste odredbe bile su sadržane unutar nekoliko različitih odredbi (o održavanju i radu, zakupnini i osiguranju i popravcima; v. BARECON 89, II. dio, čl. 9., 10. i 12.).

bila uskraćena uporaba broda. Sukladno naznačenoj odredbi, zakupnik će pisanim putem upozoriti vlasnika na povredu ugovora. Međutim, ako se takve povrede nastave kroz razdoblje od 14 tekućih dana od obavijesti, zakupnik ima pravo raskinuti ugovor. Obavijest o raskidu ugovora dostavlja se u pisanom obliku prema odredbi o obavijestima iz čl. 31.

Prema tome, prestanku ugovora propustom vlasnika prvo prethodi obavijest kojom zakupnik upozorava vlasnika na povredu ugovora, a zatim obavijest nakon roka od 14 tekućih dana kojom se vlasniku ostavlja mogućnost ispunjenja ugovorne obveze. Ako vlasnik ne ispuni ugovornu obvezu, ugovor prestaje.

Prestanak ugovora propašću (gubitkom) broda

Propast odnosno gubitak broda uvijek je razlog prestanka ugovora o zakupu broda. Radi se o gubitku broda ako je nastupio stvarni potpuni gubitak (*actual total loss*), ili je postignut dogovor s osigurateljem u odnosu na konstruktivan, sporazuman ili dogovoreni potpuni gubitak, ili ako je presudom nadležnog suda utvrđeno da je došlo do konstruktivnog gubitka broda (BARECON 2001, II. dio, čl. 28(c)).

BARECON 2001 ne predviđa odredbu o pravu zamjene broda. Ako bi takvu odredbu stranke unijele dogovorom, smatra se da ne bi proizvodila pravni učinak. Naime, na primjeru propasti broda iz ugovora o *time charteru*, unošenje odredbe o pravu zamjene broda daje pravo "samo na redovnu zamjenu broda", dok u slučaju prvobitno ugovorenog broda ugovor prestaje pa odredba o zamjeni ne proizvodi pravni učinak.¹⁸³

Kada se radi o prestanku ugovora o zakupu propašću broda, prema odredbi čl. 11. obrasca BARECON 2001, obveza plaćanja zakupnine prestaje od dana propasti broda, a u odnosu na unaprijed plaćenu zakupninu postoji obveza vraćanja.

3.21. Deposija broda

Odredba o deposiji broda nova je odredba obrasca BARECON 2001 koja ima svrhu zaštititi vlasnika u slučaju prestanka ugovora prije protoka vremena trajanja zakupa. U slučaju takvog prestanka ugovora, vlasnici se mogu naći u situaciji da ne mogu preuzeti brod ako se brod nalazi izvan luke, stoga odredba o deposiji određuje mjesto i način njegova vraćanja. Odredba ujedno određuje važno pitanje odgovornosti za troškove plaće, iskrcaja i repatrijacije zapovjednika i članova posade.

Kada se radi o mjestu preuzimanja broda, BARECON 2001 predviđa nekoliko rješenja. Vlasnik ima pravo preuzeti brod u luci gdje se brod nalazi, prvoj sljedećoj

¹⁸³ Ivošević, B. V., *op. cit.*, bilj. br. 34., str. 131; Isto Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Ugovori o iskorištavanju brodova*, treća knjiga, 1. svezak, Zagreb, Informator, 1980., str. 91; Neke primjere odredbi o prestanku ugovora propašću broda v. kod SHELLTIME (čl. 20.: *Loss of Vessel*), NYPE 93 (čl. 20.: *Total loss*), BALTIME FORM (čl. 16.).

luci ili luci odnosno mjestu koje odgovara vlasniku. Preuzimanje broda odvija se bez intervencije zakupnika, suda ili lokalne vlasti (BARECON 2001, II. dio, čl. 29.). Prema tome, određivanje luke odnosno mjesta vraćanja broda isključivo je prepušteno izboru vlasnika.

Vlasnik u najkraćem roku nakon prestanka ugovora dogovara sa zakupnikom ukrcaj ovlaštenog predstavnika. Nakon njegova ukrcaja smatra se da je brod u posjedu vlasnika. U slučaju kada vlasnik određeno vrijeme nakon prestanka ugovora nije u mogućnosti preuzeti brod, sve do fizičkog preuzimanja broda (*physical repossession*) zakupnik će držati brod besplatno, bez traženja protuusluge od vlasnika (BARECON 2001, II. dio, čl. 29.).

Navodi se da sve troškove plaće, iskrcaja i repatrijacije zapovjednika i članova posade broda u slučaju prestanka ugovora prije vremena trajanja zakupa snosi zakupnik (BARECON 2001, II. dio, čl. 29.).

U literaturi je postavljeno pitanje ima li zakupnik prava na ublažavanje posljedica prestanka ugovora prije protoka vremena trajanja ugovora.¹⁸⁴ Na ovo pitanje uputila je engleska sudska praksa u već spomenutom predmetu *Jotunheim*.¹⁸⁵ Radi se o predmetu iz ugovora o zakupu uz opciju kupnje broda (*hire-purchase agreement*) sklopljenom prema obrascu BARECON 89. Stranke su ugovorile zakup broda na određeno vrijeme uz opciju kupnje broda protekom vremena trajanja zakupa. Stranke su tiskanom obrascu dodale odredbu prema kojoj će se, za slučaj neplaćanja zakupnine propustom zakupnika ili zbog bilo kojeg neizvršenja ugovorne obveze, brod vratiti vlasniku koji će biti oslobođen svih troškova (npr. plaća i uzdržavanja članova posade, lučkih naknada, pogonskog ulja i sl.). Budući da je zakupnik tri rate zakupnine platio sa zakašnjenjem, vlasnik je dostavio obavijest kojom je upozorio zakupnika da će iskoristiti svoje pravo povlačenja broda odnosno otkaza ugovora. U sporu, osim što se postavilo pitanje valjanosti prestanka ugovora, zakupnik je s druge strane tvrdio da je sud nadležan ublažiti posljedice prestanka ugovora. Smatrao je ispravnim da sud iskoristi svoje diskrecijsko pravo i odobri ublažavanje posljedica prestanka ugovora koje su u ovom slučaju značile oduzimanje prava kupnje broda protekom ugovora o zakupu. Prema konceptu *hire-purchase agreement* iz obrasca BARECON 89 (isto se odnosi na obrazac BARECON 2001), plaćanjem zadnje rate zakupnine zakupnik je platio kupovnu cijenu broda. U predmetnom slučaju nije ni došlo do kupnje broda iz razloga otkaza zakupa prije protoka roka trajanja ugovora. Zahtjev zakupnika za ublažavanjem posljedica otkaza ugovora o zakupu sud je uzeo neosnovanim.

¹⁸⁴ Davis, M., *op. cit.*, bilj. br. 11, str. 167 - 170.

¹⁸⁵ *More OG Romsdal Fylkesbatar AS vs. The Demise Charter of the Ship "Jutunheim" (The Jutunheim)* [2005] 1 Lloyd's Rep 181.

4. ZAVRŠNE ODREDBE OBRASCA BARECON 2001

4.1. Rješavanje sporova

Odredba o rješavanju sporova sadrži uobičajene stavke koje BIMCO propisuje u istoimenim odredbama ostalih standardnih obrazaca.¹⁸⁶

Naslovu odredbe prethodio je naziv Pravo i arbitraža iz obrasca BARECON 89, čl. 26.

Odredba o rješavanju sporova obrasca BARECON 2001 sadrži nekoliko stavaka koji se odnose na tumačenje ugovora, sudsku nadležnost za rješavanje sporova i mirno rješavanje sporova. Jedna je od inovativnih odredbi obrasca BARECON 2001 navođenje medijacije kao mogućnosti rješavanja sporova između stranaka, a koju obrazac BARECON 89 ne uključuje.

Tumačenje ugovora o zakupu i sudska nadležnost za rješavanje sporova

Vežano uz tumačenje ugovora o zakupu i sudsku nadležnost za rješavanje sporova, obrazac BARECON 2001 predviđa nekoliko rješenja:

a) Kod tumačenja ugovora stranke mogu primijeniti englesko pravo i odrediti rješavanje spora pred arbitražom u Londonu. U ovom slučaju stranke postupaju prema engleskom Zakonu o arbitraži iz 1996. (*Arbitration Act 1996*).¹⁸⁷ Arbitraža se mora provoditi u skladu s važećim uvjetima Londonskog udruženja pomorskih arbitara¹⁸⁸ koji vrijede na početku arbitražnog postupka (BARECON 2001, II. dio, čl. 30(a)). U nastavku odredbe navodi se da stranke predmet iznose pred tri arbitra. U sastavljanju arbitražne komisije svaka stranka imenuje svog arbitra. Prvo tužitelj imenuje jednog arbitra, o čemu obavještava suprotnu stranku. Ako suprotna stranka ne imenuje arbitra u roku od 14 kalendarskih dana od dostave obavijesti, tužitelj može imenovati arbitra pojedinca bez prethodne obavijesti drugoj stranci. Odluka o imenovanju arbitra pojedinca obvezujuća je za obje stranke kao da je imenovan sporazumom stranaka. U predmetima gdje tražbina i protutražbina ne prelaze iznos

¹⁸⁶ Identičnu odredbu o rješavanju sporova npr. sadrže standardni obrasci ugovora o tegljenju, kodnog naziva: TOWHIRE 2008, II dio, čl. 31. i TOWCON 2008, II. dio, čl. 33. Standardni ugovorni obrasci TOWHIRE 2008 i TOWCON 2008 dostupni su u cijelosti na mrežnim stranicama BIMCO-a: <https://www.bimco.org/Contracts-and-clauses/BIMCO-Contracts/TOWHIRE-2008>; <https://www.bimco.org/Contracts-and-clauses/BIMCO-Contracts/TOWCON-2008>.

¹⁸⁷ Dostupno na: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/23/data.pdf> (29. listopada 2016.); Isto v. Ambrose, C., Maxwell, K., *London Maritime Arbitration*, London, Informa Law, 1996., str. 7 i dalje.

¹⁸⁸ Londonsko udruženje pomorskih arbitara (*London Maritime Arbitrators Association – LMAA*) najveći je pomorskoarbitražni centar sa svjetskim primatom u rješavanju arbitraže. Udruženje ima svoja pravila kojima propisuje sve faze arbitraže, od sklapanja arbitražnog sporazuma do okončanja arbitraže. Opširnije v. Kapov, T., *Pomorska arbitraža pri Londonskom udruženju pomorskih arbitara*, *Pravo u gospodarstvu*, Zagreb, vol. 51, br. 4 (2012), str. 1091 - 1125; Krković, I., *Arbitraža pomorskih sporova u Londonu i pravila Londonskog udruženja pomorskih arbitara*, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knj. 30 (1992), str. 299 - 312.

od 50.000 US \$ (ili drugi iznos o kojem su stranke postigle dogovor), arbitraža će se provesti u skladu s važećim uvjetima Londonskog udruženja pomorskih arbitara za manje štete prema uvjetima koji vrijede na početku arbitražnog postupka (BARECON 2001, II. dio, čl. 30(a)).

b) Kod tumačenja ugovora stranke mogu primijeniti američko pravo i odrediti rješavanje spora pred arbitražom u New Yorku. Postupak se provodi prema pravilima Društva pomorskih arbitara (*Society of Maritime Arbitrators, Inc.*)¹⁸⁹ (BARECON 2001, II. dio, čl. 30(b)). Stranke predmet iznose pred tri arbitra. U sastavljanju arbitražne komisije svaka stranka imenuje jednog arbitra, a trećeg arbitra imenuju zajedno. U predmetima gdje tražbina i protutražbina ne prelaze iznos od 50.000 US \$ (ili drugi iznos o kojem su stranke postigle dogovor), arbitraža će se provesti u skladu s važećim uvjetima Društva pomorskih arbitara za manje štete prema uvjetima koji važe na početku arbitražnog postupka (BARECON 2001, II. dio, čl. 30(c)).

c) Kod tumačenja ugovora i rješavanja sporova stranke mogu zajednički odrediti pravo koje će se primijeniti i nadležnost arbitraže.

Mirno rješavanje sporova

BARECON 2001 u odredbi čl. 30. unosi pododredbu o mirnom rješavanju postojećih sporova (mirenje). Pododredba ima svrhu uputiti stranke na pronalazak prihvatljivog rješenja od zajedničkog interesa u rješavanju sporova, što je i svrha mirenja općenito.¹⁹⁰

Čl. 30(d) za slučaj spora stranaka za koji je arbitražni postupak već počeo određuje primjenu sljedećih odredbi: (i) stranke mogu u bilo koje vrijeme predložiti mirenje te prijedlog mirenja uputiti drugoj stranci pisanom obavijesti; (ii) u roku od 14 kalendarskih dana od primitka obavijesti druga će strana odgovoriti pristaje li na mirenje; ako prihvati prijedlog, stranke će izabrati izmiritelja u daljnjem roku od 14 kalendarskih dana; izmiritelj može biti imenovan i od arbitraže; (iii) ako stranka ne prihvati predloženo mirenje, ista činjenica može se iznijeti u arbitražnom postupku, što se može uzeti u obzir prilikom raspodjele troškova; (iv) mirenje ne utječe na prava stranke i poduzimanje radnji koje smatra potrebnim za zaštitu svojih interesa; (v) stranke mogu priopćiti da su suglasne s mirenjem, a da se arbitražni postupak nastavi tijekom mirenja; raspored mirenja može se uzeti u obzir u arbitražnom postupku; (vi) ako nije drugačije određeno, svaka će stranka snositi svoje troškove mirenja, a troškove izmiritelja zajednički dijele; (vii) postupak mirenja je povjerljiv, nikakve

¹⁸⁹ O postupku rješavanja sporova pred arbitražom u New Yorku v. Chernick, R., Kolkey, M. D., Neal, B. R., *Practitioner's Handbook on International Arbitration and Mediation*, 3rd ed, Huntington - New York, Juris Publishing, 2012.

¹⁹⁰ O postupku mirenja i prednostima u odnosu na arbitražni postupak v. Šimac, S., *Mirenje – alternativni način rješavanja sporova*, ZPFR, Rijeka, vol. 27, br. 1 (2006), str. 611 - 632.

informacije ili dokumenti objavljeni tijekom mirenja neće se otkriti u arbitražnom postupku, osim u mjeri u kojoj se mogu objaviti po zakonu i postupku kojim se uređuje arbitraža.

4.2. Obavijesti

Odredbom o obavijestima (*notices*) stranke ugovaraju način međusobne komunikacije tijekom trajanja ugovora o zakupu broda. Određeno je da će sve obavijesti koje stranke međusobno dostavljaju biti u pisanom obliku te da se mogu dostaviti faksom (*fax*), teleksom (*telex*), preporučenom ili snimljenom poštom (*registered or recorded mail*) ili osobno (*personal service*). Obavijesti se upućuju na adresu naznačenu u rubrici I. dijela obrasca (BARECON 2001, II. dio, čl. 31.). Međutim, odredba ne dopušta komunikaciju stranaka putem elektronske pošte (*e-maila*), iako stranke uvijek mogu svojom voljom ugovoriti takav način komunikacije. Ipak, smatramo da je dostava obavijesti elektroničkom poštom u suvremenoj pomorskoj praksi neophodna iz dobro poznatih razloga prednosti ovakvog načina razmjene informacija, pa bi je zasigurno valjalo uvrstiti u sadržaj standardnog obrasca. U prilog tome ide i činjenica što je korespondencija elektroničkom poštom najčešći način slanja obavijesti u pomorskom poslovanju. Nadalje, odredba određuje način dostave obavijesti, međutim ne određuje kada suprotna stranka mora primiti obavijest. U redovitom tijeku događaja, bez spora, ovo pitanje može se smatrati nevažnim, ali nipošto se ne smije ostaviti slučaju, posebno kada uzmemo u obzir važnost istih obavijesti kod ostvarenja prava iz čl. 5. o otkazu ugovora zbog zakašnjenja predaje broda ili čl. 28. o prestanku ugovora prije proteka vremena trajanja zakupa propustom zakupnika ili vlasnika.

Kod obavijesti faksom ili teleksom problem predstavlja korespondencija izvan radnog vremena (*outside of business hours*), nakon 17 sati, kada stranka nije u mogućnosti primiti obavijest istog dana. Tada se obavijesti mogu uputiti unaprijed uz naznaku "zbog nadolazećeg vikenda" ili "zbog nadolazećeg blagdana" i sl. Međutim, u predmetu *Western Triumph*¹⁹¹ postavilo se pitanje kada se smatra da je obavijest upućena (*given*): u vrijeme kada je poslana (*at the time it was sent*) ili u vrijeme kada je primljena (*at the time it was received*). U ovom predmetu radilo se o obavijesti o dospjeću zakupnine poslanoj elektroničkom poštom. Kada je obavijest poslana, zakupnina još nije dospjela. Zbog pogriješke u informatičkom sustavu, zakupnik nije primio elektroničku poštu vlasnika prije dospjeća zakupnine, što je bila namjera vlasnika. Arbitraža je utvrdila da je pitanje prava (*matter of law*) može li obavijest o dospjeću zakupnine biti poslana prije vremena dospjeća te ocijenila obavijest nevažećom (*invalid*). Na pitanje kada se smatra da je obavijest predana elektroničkim putem, sud je utvrdio da je to vrijeme kada je zakupnik primio elektroničku poštu.

¹⁹¹ *North Range Shipping Ltd vs. Seatrans Shipping Corporation (The Western Triumph)* [2002] 2 Lloyd's Rep. 1.

Također, u predmetu *NV Stoom v Maates De Maas vs. Nippon Yusen Kaisha*¹⁹² obavijest je poslana teleksom u petak u 18,45 prema lokalnom vremenu te se nije moglo očekivati da će tada poslana obavijest biti primljena prije početka radnog vremena u ponedjeljak. U ovom je slučaju sud utvrdio da je obavijest primljena u ponedjeljak kada je tajnik kompanije pročitao i protokolirao obavijest.

S obzirom na potrebu tumačenja pojma primitka obavijesti, bilo poslane elektroničkom poštom, bilo teleksom i sl., predlaže se u obrazac, unutar odredbe o obavijestima, unijeti stavak o tumačenju vremena primitka obavijesti.

5. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Razdvajanje prava i obveza vlasnika od prava i obveza zakupnika u zasebna poglavlja nije uvijek moguće. Iako je kod nekih odredbi razvidno da je riječ o obvezama jedne ugovorne stranke (npr. zakupnina kao temeljna obveza zakupnika ujedno je i temeljno pravo vlasnika; ili npr. predaja broda koja podrazumijeva vlasnikovu obvezu ujedno je i pravo zakupnika da preuzme brod), smatramo da je precizna deskriptivna analiza ugovornih odredbi najbolji način prikaza pravnih odnosa stranaka ovog složenog ugovornog odnosa.

Temeljno se pravo vlasnika može sažeti u nekoliko jednostavnih natuknica. Davanjem broda u zakup vlasnikovo je temeljno pravo redovita naplata zakupnine, nadzor broda tijekom zakupa u svrhu provjere upotrebljava li se brod u skladu s odredbama ugovora, preuzimanje broda po prestanku zakupa u ugovoreno vrijeme i na ugovorenom mjestu (koje uključuje sigurnu luku i vez) i u približno istom stanju, uvjetima i klasi u kakvom je predan na početku izvršenja ugovora o zakupu. U tom smislu ugovorni obrazac BARECON 2001 na zadovoljavajući način štiti prava vlasnika, navlastito kada je riječ o rigoroznim uvjetima plaćanja zakupnine u ugovorom određenom roku i na ugovoreni način. Nadalje, vlasnik je obavezan omogućiti predaju broda u stanju sposobnom za plovidbu te pripremiti brod za svrhu za koju se predaje u zakup. U osposobljavanju broda za plovidbu, i općenito u cjelokupnom sadržaju obveze predaje broda na uporabu zakupniku, vlasnik je dužan ponašati se brižljivo te dokazati svoje postupanje s dužnom pozornošću. Osim toga, vlasnik odgovara za skrivene mane koje smanjuju sposobnost broda za ugovorenu namjenu, a postojale su u vremenu predaje broda zakupniku. Vlasnik ne odgovara za skrivene mane koje se pokažu protekom dvanaest mjeseci od predaje broda. BARECON 2001 predviđa dostavu čak dviju obavijesti, privremene i konačne, kojom vlasnik obavještava zakupnika o očekivanom datumu spremnosti broda za predaju, također u uvjetima sigurne luke i veza. U tom smislu, BARECON 2011 štiti i prava zakupnika pri preuzimanju broda jer neispunjenje vlasnikove obveze

¹⁹² [1980] 2 Lloyd's Rep. 56.

predaje broda u ugovorenim uvjetima može dovesti do prekida ugovora. Također, obveza je vlasnika da pri predaji i vraćanju broda "pokrije" zakupniku troškove bunkera, ulja za podmazivanje, nekorištenih zaliha, boje, užadi i drugog potrošnog materijala (izuzev rezervnih dijelova). Početak izvršavanja ugovora vlasnik najčešće uvjetuje instrumentima osiguranja, koje je zakupnik dužan predati vlasniku prije predaje broda (npr. prvorazredne bankarske garancije, obveznice i sl.). Vlasnik može uvjetovati da se u sadržaju prijevoznih isprava koje proizlaze iz ugovora o prijevozu osigura primjena *Paramount* klauzule, *New Jason* klauzule i klauzule o sudaru zbog obostrane krivnje. Dužan je, ako je ugovoreno, snositi i podmiriti troškove osiguranja broda od pomorskih i ratnih rizika. Prema obrascu BARECON 2001, isti troškovi osiguranja mogu biti obveza zakupnika. Za slučaj postojanja *mortgagea* na brodu, vlasnik jamči zakupniku da neće uzeti drugi *mortgage* bez pristanka zakupnika. Vlasnik ima pravo privilegija na sav teret, na podnajamnini i podvozarini koja pripada ili se duguje zakupniku ili podzakupniku te pravo privilegija na vozarini po osnovu izdane teretnice. Prava i interesi vlasnika zaštićeni su i odredbom *non-lien*, prema kojoj zakupnik neće dopustiti pomorske privilegije koji bi ugrozili vlasnikove tražbine. S druge strane, u slučaju zaustavljanja ili zapljene broda zbog nedospjelih obveza vlasnika, dužnost je vlasnika u razumnom vremenu osloboditi brod i obeštetiti zakupnika za vrijeme nemogućnosti iskorištavanja broda. Također, tijekom trajanja ugovora vlasnik ima pravo nadzora broda koji je dao u zakup. Zakupnik mu je dužan omogućiti uvid u brodski dnevnik, informacije o gubitcima, nezgodama i štetama na brodu. Tijekom nadzora zakupnik nije oslobođen plaćanja zakupnine. Uvođenjem odredbi o deposesiji broda prava vlasnika dodatno su osigurana u slučaju nemogućnosti preuzimanja broda po isteku ugovora. Predajom broda u zakup zakupnik stječe posjed broda pa se podrazumijeva da se prestankom ugovora posjed broda vraća vlasniku.

S druge strane, temeljno je pravo zakupnika iskorištavanje broda u zakupu, odnosno nesmetano izvršenje ugovornog odnosa, što podrazumijeva da je brod u zakupu preuzet u ugovorenom vremenu, na ugovorenom mjestu i sa svim svjedodžbama o sposobnosti broda za plovidbu. Pravo je zakupnika i vlasnikovo jamstvo da brod u zakupu nije pod *mortgageom*, odnosno da neće zaključiti *mortgage* bez njegova prethodnog pristanka. BARECON 2001 opširno uređuje pitanja održavanja i radova na brodu u zakupu. Naime, zakupnik je obavezan obavještavati vlasnika o namjeri iskorištavanja broda, planiranom suhom vezu, važnim popravcima broda te jamčiti da će brod iskorištavati u skladu za zakonima, odnosno da neće poslovati nezakonito, bilo da je riječ o robi koju prevozi, bilo o načinu poslovanja. O svom trošku zakupnik je također dužan održavati klasu broda i valjanost svih brodskih isprava, samostalno popuniti brod posadom, upravljati brodom, opskrbiti ga zalihama, gorivom, obaviti popravke broda tijekom trajanja ugovora, platiti troškove i izdatke

nastale u vezi uporabe i rada broda, uključujući godišnje naknade državi zastave, kao i ostale poreze. Zakupnik ima pravo izbora posade broda. Ima pravo, bez prethodne suglasnosti vlasnika, obojiti brod prema izboru, označiti dimnjak svojim oznakama i izvjesiti zastavu svoje kompanije. Uz suglasnost vlasnika, za vrijeme trajanja zakupa, ima pravo promijeniti zastavu broda temeljem upisa broda u zakupovni upisnik. Zakupnik ima pravo koristiti brodske uređaje i drugu opremu od trenutka predaje broda, pod uvjetom da se ista vrati vlasniku u stanju u kojem je primljena ili pak zamijeni novom. Obvezan je dokovati brod te čistiti i bojiti dijelove ispod površine mora po potrebi. Zakupnik nema pravo izvođenja bilo kakvih strukturnih promjena na brodu ili strojevima, spremnicima ili rezervnim dijelovima bez prethodne suglasnosti vlasnika. Tijekom trajanja zakupa zakupnik je dužan u sadržaju prijevozne isprave koja proizlazi iz ugovora o prijevozu osigurati primjenu *Paramount* klauzule, *New Jason* klauzule i klauzule o sudaru zbog obostrane krivnje. Novina je obrasca BARECON 2001 odredba prema kojoj je zakupnik obvezan na zahtjev vlasnika pribaviti informacije i promptno dostaviti dokumente koji su vlasniku potrebni za usklađivanje s odredbama osiguranja instrumenta financiranja. Za slučaj zaustavljanja ili zapljene broda zbog tražbina vlasnika, zakupnik ima pravo obeštećenja od vlasnika. Također, zakupnik je obvezan vratiti brod protekom vremena trajanja ugovora u istom ili sličnom stanju i klasi kako je primljen od vlasnika, uz uvažavanje redovitog trošenja broda. Snosi troškove pregleda broda kod utvrđivanja stanja broda prilikom vraćanja. Izdvajamo odgovornost zakupnika za gubitak broda, u slučaju kojeg će obešteti vlasnika. Prema odredbi o obeštećenju, zakupnik je dužan obešteti vlasnika za bilo koji gubitak, štetu ili trošak koji je učinio, a koji proizlazi iz događaja ili je u vezi s radom broda u zakupu za trajanja ugovora o zakupu. U slučaju pomorskih rizika, svako spašavanje ili tegljenje obavljeno brodom u zakupu, kao i nagrada u slučaju uspješnog spašavanja, u korist je zakupnika. Zakupnik pak nema pravo prijenosa prava iz ugovora bez prethodne pisane suglasnosti vlasnika, odnosno bez vlasnikove suglasnosti ne može sklopiti ugovor o podzakupu.

Na kraju, iz analize u ovom radu proizlaze brojna izvrsna rješenja, no u svrhu još boljeg sagledavanja pravnih odnosa iz zakupa broda prema obrascu BARECON 2001, na nekoliko mjesta u radu registrirali smo prijedloge poboljšanja njegova sadržaja. U zaključnom razmatranju još jednom ćemo sumirati spomenute prijedloge.

Dakle, dio prijedloga je uglavnom terminološke prirode (izdvajili smo određenje pojma *charterer* iz čl. 1. koji bi valjalo pomnije urediti). U čl. 7. o pregledu broda pri predaji i vraćanju predložili smo da se preciznije utvrdi tko snosi troškove dokovanja i izvlačenja broda iz doka radi pregleda. Također smatramo da bi odredbu čl. 9. *Inventar, ulje i zalihe* valjalo nadopuniti novim stavkom te unijeti izričitu ugovornu formulaciju prema kojoj obveza plaćanja bunkera, ali i ostalih troškova zaliha koja se predaju

vlasniku kod vraćanja broda, terete zakupnika i u slučaju prestanka ugovora prije ugovornog vremena trajanja zakupa. Ujedno, prijedlog izmjene odredbe čl. 10(d) *Održavanje i radovi* – stavak *Zastava i ime broda* uglavnom je stilski. U toj odredbi predložili smo razdvajanje na dva stavka, tako da jedan poseban stavak čini odredba o pravu zakupnika da izvrši zastavu svoje kompanije, a drugi odredba o njegovu pravu na promjenu zastave koju brod vije temeljem upisa u zakupovni upisnik. Također, u odredbama obrasca posvećenih osiguranju, čl. 13. i 14., valjalo bi slijediti koncept obveznog osiguranja odgovornosti međunarodnih konvencija. Predložili smo i neke stilske promjene odredbe čl. 18. o pomorskom privilegiju (*lien*) jer smatramo da formulacija odredbe nije dovoljno precizna u dijelu koji određuje zakupnikovo pravo privilegija na sav teret. U istoj odredbi također smo predložili uz stavak o zakupnikovu pravu privilegija na vozarini (*freight*) unošenje stavka o pravu privilegija na najamnini (*hire*). U odredbi o obavijestima, predložili smo uvrstiti u obrazac dostavu obavijesti elektroničkom poštom (*e-mail*) iz dobro poznatih razloga prednosti ovakvog načina razmjene informacija.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige:

1. Grabovac, I., *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003.
2. Simović, A. I. (ur.), *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 1990.
3. Wilford, M. et al., *Time Charters*, 4th ed, London - New York - Hamburg - Hong Kong, Lloyd's of London Press, 1995.
4. Drobnig, U., Zweigert, K., *International Encyclopedia of Comparative Law*, Instalment 12, Leiden, Martinus Nijhoff Publisher, 1981.
5. Davis, M., *Bareboat Charter*, 2nd, London - Singapur, LLP, 2005.
6. Ademuni, O., *Bareboat Charter (Ship) Registration*, Hague - London - Boston, Klower Law International, 1998.
7. Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, Književni krug, 2006., str. 289.
8. Hess, M., Kos, S., *Ugovaranje u pomorstvu*, Rijeka, Pomorski fakultet, Sveučilište u Rijeci, 2010.
9. Kendall, L. C., Buckley, J. J., *The Business of Shipping*, 7th ed, Centreville, Maryland, Cornell Maritime Press, 2001.
10. Pavić, D., *Pomorsko osiguranje*, knj. II, Zagreb, Croatia osiguranje, 1994.
11. Ivković, Đ., *Pomorsko imovinsko pravo*, Piran-Portorož, Višja pomorska šola, 1972., str. 13.
12. Mocatta, A. et al., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 18th ed, London, Sweet & Maxwell, 1974.

13. Rodière, R., *Traité general de droit maritime: Affrètements et transports*, Paris, t. I, Libraire Dalloz, 1967.
14. Baughe, S., *Shipping Law*, 4th ed, London - New York, Routledge Cavendish, 2009.
15. Cooke, J. et al., *Voyage Charters*, London, LLP, 2001.
16. Ivošević, B. V., *Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (time charter)*, Kotor, Institut za pomorstvo i turizam, 1984.
17. Williams, H., *A guide to tanker Charters*, Oslo, Intertanko, 2001., str. 214.
18. Tetley, W., *International Maritime and Admiralty Law*, Québec, International Shipping Publication, 2002.
19. Bes, J., *Chartering Practice*, London, Barker & Howard, 1961., str. 26 - 29.
20. Kendall, L.C., Buckley, J. J., *The Business of Shipping*, 7th ed, Centreville, Maryland, Cornell Maritime Press, 2001., str. 69.
21. Hardy Ivamy, R. H., *Casebook on carriage by Sea*, 3rd ed, London, LLP, 1977., str. 13.
22. Kragić, P., *Ugovori o prijevozu tankerima*, Zadar, Tankerska plovidba, 1992., str. 107.
23. Mocatta, A. et al., *Scrutton on Charterparty and Bills of Lading*, 20th ed, London, Sweet & Maxwell, 1996.
24. Furmston, M. P., Cheshire, *Fifoot and Furmston's Law of Contract*, 15th ed, Oxford, Oxford University Press, 2001.
25. Messer, T., *Master's Handbook on Ship's Business*, 3rd ed, Atglen, Pennsylvania, Schiffer Publishing, 2009.
26. International Maritime Organization, *SOLAS, Consolidated Edition*, London, IMO, 2004.
27. Grabovac, I., *Analiza klauzula u teretnici jugoslavenskih brodara*, Institut za uporabno pravo, Beograd, 1970., str. 54.
28. Mandić, N., *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari morem s posebnim osvrtom na Rotterdamska pravila, 2009.*, doktorska disertacija, Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru, 2015.
29. Todd, P., *Contracts for the Carriage of Goods by Sea*, Hoboken, Wiley, 1991.
30. Poor, W., *American law of Charter Parties and Ocean Bill of lading*, New York, Bibliobazaar, 2013.
31. Lowndes, R., Rudolf, G. R., *General Average and the York - Antwerp Rules*, 8th ed, London, Stevens and Sons, 1955.
32. Ivković, Đ. et al., *Sudar pomorskih plovni objekata*, Split - Rijeka, Elektronička građa, 2008.
33. Hill, C., *Maritime law*, 5th ed, London, LLP, 1998.
34. Grabovac, I., Petrinović, R., *Pomorsko pravo (pomorsko javno, upravno i radno pravo)*, Split, Visoka pomorska škola u Splitu, 2006.
35. Pavić, D., *Institutske klauzule pomorskog osiguranja*, Zagreb, Croatia osiguranje, 1991.

36. Ihre, R., Gorton, L., Sandevann, A., *Shipbroking and Chartering Practice*, London, LLP, 1980.
37. Grabovac, I., Kaštela, S., *Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskog prometnog prava*, Zagreb - Split, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti/Književni krug, 2013.
38. Schoenbaum, T. J., *Admiralty and maritime law*, 3rd ed, St. Paul, Minnesota, West Publishing, 2004.
39. Reeder, J., *Brice on Maritime Law of Salvage*, 4th ed, London, Sweet & Maxwell, 2003.
40. Rose, F. D., Kennedy, W. R., *Kennedy and Rose Law of Salvage*, London, Sweet & Maxwell, 2009.
41. Vincenzini, E., *International salvage law*, London - New York, Lloyd's of London Press, 1992.
42. Stanković, P., *Pomorske havarije*, Zagreb, Školska knjiga, 1988.
43. Stanković, P., *Pomorske havarije*, Zagreb, Školska knjiga, 1995.
44. Sullivan, E., *Marine Encyclopedic Dictionary*, 6th ed, London - Hong Kong, LLP, 1999.
45. Pavić, D., *Pomorsko osiguranje pravo i praksa*, Split, Kljiževni krug, 2012.
46. Stazić, Ž., *Englesko-hrvatski rječnik pomorskih izraza i termina*, Split, Dalmacija papir, 2004.
47. Borčić, V., *Pomorski agent*, Rijeka, Pomorski fakultet Rijeka, 1992.
48. Carić, S. et al., *Saobraćajno pravo*, Beograd, Privredna štampa, 1979.
49. Dundović, Č., *Pomorski sustav i pomorska politika*, Rijeka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2003. Ž
50. Sullivan, E., *Marine Encyclopedic Dictionary*, 6th ed, London - Hong Kong, LLP, 1999.
51. Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Ugovori o iskorištavanju brodova, treća knjiga*, 1. svezak, Zagreb, Informator, 1980.
52. Ambrose, C., Maxwell, K., *London Maritime Arbitration*, London, Informa Law, 1996.
53. Chernick, R., Kolkey, M. D., Neal, B. R., *Practitioner's Handbook on International Arbitration and Mediation*, 3rd ed, Huntington-New York, Juris Publishing, 2012.

Članci:

1. Bulum, B., Klauzule u ugovorima o time charteru, *PPP*, Zagreb, god. 45, br. 160 (2006), str. 65 - 96.
2. Nikčević - Grdinić, J., Pomorska hipoteka (mortgage) u engleskom i američkom pravu, *Naše more*, Dubrovnik, vol. 56, br. 1 - 2 (2009), str. 57 - 64.
3. Pijaca, M., Mandić, N., Bareboat Charter Registry, *ToMs*, vol. 5, br. 1 (2016), str. 48 - 52.

4. Marin, J., Slot charter, *ZPFZ*, Zagreb, god. 56, Posebni broj (2006), str. 591 - 607.
5. Ivošević, B. V., Brisovna klauzula, *Zbornik Više pomorske škole u Kotoru*, Kotor, br. 2 (1975), str. 51 - 56.
6. Grabovac, I., Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knj. 40, br. 1 (2002), str. 429 - 444.
7. Skorupan Wolff, V., Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila, *PPP*, Zagreb, god. 49, br. 164 (2010), str. 169 - 210.
8. Ivošević, B. V., Roterdamska pravila: Novi pokušaj međunarodnog uređenja odgovornosti za pomorski prijevoz stvari i s njime povezanih drugih grana transporta, *PPP*, Zagreb, god. 52, br. 167 (2013), str. 105 - 147.
9. Sparka, F., Bills of Lading and other Maritime Transport Documents, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents, Hamburg Studies on Maritime Affairs*, 19, Hamburg, 2010.
10. Grabovac, I., Pridonose li Roterdamska pravila unifikaciji?, *PPP*, Zagreb, god. 49, br. 164 (2010), str. 159 - 168.
11. Kovačević, V., Razvoj instituta zajedničke havarije i York - antverpenskkih pravila posebnim osvrtom na reviziju pravila iz 2004. godine, *PPP*, Zagreb, god. 49, br. 164 (2010), str. 555 - 612.
12. Grabovac, I., Stogodišnjica unifikacije (međunarodnog ujednačavanja) pomorskog imovinskog prava 1910. - 2010., *Kapetanov glasnik*, Split, br. 21 (2010), str. 14 - 17.
13. Ivković, Đ., *York-Antverpenska pravila 1974.*, Viša pomorska škola Piran, Univerza Edvarda Kardelja v Ljubljani, Portorož, 1980.
14. Pavić, D., Stanković, P., Marin, J., York - antverpenska pravila iz 1994. (i) 2004.: prijevodi, *PPP*, Zagreb, god. 44, br. 159 (2005), str. 83 - 121.
15. Dworski, E., Smisao i svrha ugovaranja tzv. Both to blame collision clause, *Pomorski zbornik*, 4, 1966., Rijeka, str. 199 - 214.
16. Sweeney, J. S., Proportional fault in both to blame collisions, *Il Diritto marittimo*, No speciale, Torino, 1964., str. 550.
17. *BIMCO Bulletin*, Copenhagen, vol. 97, No 2 (2002).
18. Kiperaš, Ž., Uzroci i posljedice donošenja izmjena i dopuna STCW konvencije, 1978., *PPP*, Zagreb, god. 40, br. 155 (2001), str. 117 - 142.
19. Vidan, D., STCW Manila 2010 Amendments, *Kapetanov glasnik: More je naš izbor*, Split, br. 24 (2012), 16 - 29.
20. Juraga, I., Stojanović, I., Noršić, T., Zaštita broskog trupa od korozije i obraštavanja, *Brodogradnja*, Zagreb, vol. 58, br. 3 (2007), str. 278 - 283.
21. Pavić, D., Međunarodne klauzule za osiguranje brodova (2003.), *Naše more*, Dubrovnik, vol. 52, br. 3 - 4 (2005), str. 173 - 181.
22. Ivković, Đ., Privilegiji na broskom teretu, *ZPFZ*, Zagreb, god. 58, br. 1 - 2 (2008), str. 661 - 671.

23. Grabovac, I., Spašavanje brodom u mjestu zakloništa, *Adrias*, br. 17 (2010), str. 181 - 188.
24. Kovačević, V., Razvoj instituta zajedničke havarije i York-antwerpenskih pravila s posebnim osvrtom na reviziju pravila iz 2004. godine, *PPP*, Zagreb, god. 49, br. 164 (2010), str. 555 - 612.
25. Skorupan Wolff, V., Petrinović, R. Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, *PPP*, Zagreb, god. 47, br. 162 (2008), str. 109 - 134;
26. Rahan, D., Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, 2007., *ZPFS*, Zagreb, god. 46, br. 2 (2009), str. 391 - 406.
27. Padovan, A. V., Skorupan Wolff, V., Pomorskopravni institut uklanjanja podrtina – konceptijska razmatranja i kritika pravnog uređenja u hrvatskom pomorskom pravu, *PPP*, god. 50, 165 (2011), str. 117 - 163.
28. Oršulić, I., Bulum, B., Bankarske garancije na poziv – posljednje izmjene Zakona o obveznim odnosima i nova ujednačena pravila međunarodne trgovačke komore URDG 758, *ZPFS*, Split, god. 48, br. 3 (2001), str. 533 - 547.
29. Kapov, T., Pomorska arbitraža pri Londonskom udruženju pomorskih arbitara, *Pravo u gospodarstvu*, Zagreb, vol. 51, br. 4 (2012), str. 1091 - 1125
30. Krković, I., Arbitraža pomorskih sporova u Londonu i pravila Londonskog udruženja pomorskih arbitara, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knj. 30 (1992), str. 299 - 312.
31. Šimac, S., Mirenje – alternativni način rješavanja sporova, *ZPFR*, Rijeka, vol. 27, br. 1 (2006), str. 611 - 632.

Zakoni i međunarodne konvencije:

1. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/04, 76/07, 168/08, 61/11, 56/13, 26/15.
2. Norveški Pomorski zakonik (*Sjloven – Norwegian Maritime Code*) dostupan na <<http://folk.uio.no/erikro/WWW/NMC.pdf>> (12. listopada 2016.).
3. *Marine Insurance Act, 1906*. dostupan na: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/part3> (29. listopada 2016).
4. Konvencija o izjednačavanju nekih pravila o teretnici iz 1924. godine (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*), "Haaška pravila", *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 1/92.
5. Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, 1924. (*Protocol to amended the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law, relating to Bill of Lading, 1924.*), *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 3/95.
6. Protokol iz 1976. godine Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (*Protocol of 1976 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*), *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 2/97.

7. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem mora uljem iz 1969. (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) s Protokolom iz 1992.
8. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. (*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*) s Protokolom iz 2010.
9. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora pogonskim uljem iz 2001. (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*), *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/06.
10. Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina iz 2007. (*Wreck Removal Convention*).
11. Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. (*Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*).
12. Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989. (*International Convention on Salvage*, 1989), *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/98.

Sudske i arbitražne odluke:

1. *C. Itoh & Co. (America) vs. M/V Hans Leonhardt* [1990] AMC 733.
2. *Eridania vs. Rudolf A. Oetker (The Fjord Wind)* [1999] 1 Lloyd's Rep. 307, [2000] 2 Lloyd's Rep. 191.
3. *Riverstone Meat Co. vs. Lancashire Shipping Co (The Muncaster Castle)* [1961] AC 807.
4. *Leeds Shipping Co. Ltd vs. Société Française Bunge (The Eastern City)* [1958] 2 Lloyd's Rep. 127.
5. *Marbienes Compañía Naviera SA vs. Ferrostaal AG (The Democritos)* [1976] 2 Lloyd's Rep. 149.
6. *Davis Contractors Ltd vs. Fereham U.D.C.* [1956] A.C. 696; [1956] 3 W.L.R. 37; [1956] 2 E.R. 145, (HL).
7. *French Marine vs. Compagnie Napolitaine d'Eclairage et de Chauffage par le Gaz* [1921] AC 494.
8. *More OG Romsdal Fylkesbatar AS vs. The Demise Charter of the Ship „Jotunheim“ (The Jotunheim)* [2005] 1 Lloyd's Rep. 181.
9. *China National Foreign Trade Transportation Corporation vs. Evlogia Shipping Co. S.A. of Panama (The Mihalio Xilas)* [1976] 2 Lloyd's Rep. 697.
10. *Tradax Export S.A. vs. Dorada Compañía Naviera S.A. (The Lutetian)* 2 Lloyd's Rep. 140.
11. *Compañía Sudamericana de Vapores vs. Shipmair B.V. (The Teno)* [1977] 2 Lloyd's Rep. 289.
12. *Tankexpress A/S vs. Compagnie Financière Belge des Petroles S.A.* [1948] Lloyd's Rep. 43.

13. *Mardorf Peach & Co Ltd vs. Attica Sea Carriers Corporation (The Laconia)*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 315.
14. *The Afos* [1983] 1 Lloyd's Rep. 335.
15. *Tenax Steamship Co. Ltd vs. The Brimnes (The Brimnes)* [1972] 2 Lloyd's Rep. 465, potvrđeno [1974] 2 Lloyd's Rep. 241.
16. *Compañía Sudamericana de Vapores vs. Shipmair B.V. (The Teno)* [1977] 2 Lloyd's Rep. 289.
17. *Ullises Shipping Corp vs. FAL Shipping Co Ltd (The Greek Fighter)* [2006] EWHC 1729.
18. *Malaysian International Shipping Corp. vs. Empresa Cubana de Fletes (The Bunga Kenanga)* [1981] 1 Lloyd's Rep. 518.
19. *Tharros Shipping Co. Ltd. and Den Norske Bank plc vs. Bias Shipping Ltd., Bulk Shipping A.G. and Bulk Oil A.G. Bulk Shipping A.G. and Bulk Oil A.G. vs. Tharros Shipping Co. Ltd., Den Norske Bank plc and Theodore Halkedis (The Griparion) (No. 2)*, [1994] 1 Lloyd's Rep. 533.
20. *Torvald Klaverness vs. Acri Maritime (The Gregos)* [1995] 1 Lloyd's Rep. 1.
21. *The Scaldia*, SMA 905 (Arbitraž, New York, 1975).
22. *The Romandie*, SMA 1092 (Arbitraž, New York, 1977.).
23. *The Hans Sachs*, SMA 1493 (Arbitraž, New York, 1980.).
24. *Attica Sea Carriers Corporation vs. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederen GmbH (The Puerto Buitrago)* [1976] 1 Lloyd's Rep. 250.
25. *Sealace Shipping Co vs. Oceanvoice (The Alecos M)* [1991] 1 Lloyd's Rep. 120.
26. *Channel Island Ferriers Ltd vs. Cenargo Navigation Ltd (The Rozel)* [1994] 2 Lloyd's Rep. 161.
27. *Stellar Chartering and Brokerage Inc vs. Efibanca – Ente Finanziono Interbancario SpA (The Span Terza) (No 2)* [1984] 1 Lloyd's Rep. 225.
28. *Temple Steamship Company Ltd vs. V/O Sovfracht* [1945] 79 Lloyd's Rep. 1.
29. *Corp. V. Holborn Oil Trading Ltd. (The Miramar)* [1983] 2 Lloyd's Rep. 319.
30. *Ellerman Lines Ltd vs. Lancaster Marine Co Ltd and others (TheLancaster)* [1980] 2 Lloyd's Rep 497.
31. *Tagart, Beaton & Co vs. James Fisher & Sons* [1903] 1 KB 391, str. 395.
32. *Intex Itagrani Export SA vs. Care Shipping Corporation and Other (The Cebu No 2)* [1990] 2 Lloyd's Rep. 316
33. *Care Shipping Corp. vs. Latin American Shipping Corp (The Cebu)* [1983] 1 Lloyd's Rep. 302.
34. *Seven Seas vs. Atlantic Shipping* [1975] 2 Loyd's Rep. 188.
35. *Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. vs. Molena Alpha Inc. (The Nanfri)* [1978] 2 Loyd's Rep 132.
36. *The Tojo Maru* [1972] A.C. 242 str. 293, [1971] 1 Lloyd's Rep. 341.

37. *Linden Gordens Trust Ltd vs. Lenesta Studge Disposals Ltd* [1993] 3 All ER 417.
38. *Edward Owen Engineering Ltd vs. Barclays Bank International Ltd and Umma Bank* [1978] 1 Lloyd's Rep. 166.
39. *More OG Romsdal Fylkesbatar AS vs. The Demise Charter of the Ship „Jutunheim“ (The Jutunheim)* [2005] 1 Lloyd's Rep 181.
40. *North Range Shipping Ltd vs. Seatrans Shipping Corporation (The Western Triumph)* [2002] 2 Lloyd's Rep. 1.

Autonomno pravo:

1. Standardni ugovorni obrazac BARECON 89 dostupan na: https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Withdrawn/Sample_Copy_BARECON_89.ashx (19. rujna 2016.).
2. Standardni ugovorni obrazac BARECON 2001 dostupan na: https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_BARECON_2001.ashx (19. rujna 2016.).
3. Ugovor o zakupu broda između *Moon Shipping – Service e Navegação* (kao vlasnik) i *Stene Balk* (kao zakupnik) od 22. lipnja 2005. sklopljenom prema ugovornom obrascu BARECON 2001.
4. Standardni ugovorni obrasci TOWHIRE 2008 dostupan na: <https://www.bimco.org/Contracts-and-clauses/BIMCO-Contracts/TOWHIRE-2008> (19. rujna 2016.).
5. Standardni obrazac TOWCON 2008 dostupan na: <https://www.bimco.org/Contracts-and-clauses/BIMCO-Contracts/TOWCON-2008> (19. rujna 2016.).

Ostali internetski izvori :

1. www.bimco.org (29. listopada 2016.).
2. Explanatory notes for BARECON 2001, dostupno na: https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bareboat_Chartering/BARECON2001/Explanatory_Notes_BARECON2001.aspx. (5. listopada 2016.).
3. <http://www.bbalibor.com/disclaimer> (17. listopada 2016.).
4. www.bmtsurveys.com (22. listopada 2016.).

Summary:

**LEGAL RELATIONS (ASPECTS) OF THE BAREBOAT CHARTER
IN ACCORDANCE WITH PROVISIONS OF
BIMCO FORM BARECON 2001**

This paper analyzes provisions of the BIMCO standard bareboat charter form, code name BARECON 2001, contained in its second, central part. The analysis consists of several themed sections. Firstly, contractual parties in the bareboat charter are determined, introductory terms definitions are cited and the specifics of the duration of the bareboat charter are established. Fundamental rights and obligations of the parties (delivery, cancelling, hire, redelivery) are determined afterwards, followed by all other rights and obligations related to the use and performance of the contract (e.g. regulation of the vessel's inspection costs, oil and stores on delivery and redelivery, inspection, trading restrictions, maintenance and operation, insurance, mortgage and lien, indemnity, realization of the right to remuneration for salvage and a general average contribution, wreck removal, conditions for transfer of rights from the contract to a third party, bank guarantee, commission, termination, repossession, dispute resolution, notices). A comparative analysis of the BARECON 2001 central part provisions and the previous BARECON 89 relevant provisions is presented, as well as a critical review of the BARECON 2001 provisions, considered to be ambiguous, and possibly giving rise to various legal interpretations. In conclusion, solutions of the provisions of the form are summarized and several proposals for improvement of its content are given.

Keywords: bareboat charter; BARECON 2001; owner; charterer; charter period; delivery; cancelling, hire; redelivery; provisions of the second part of the form BARECON 2001.