

UNIFIKACIJA PRAVA POMORSKE BRODOGRADNJE

Dr. sc. Vinko Hlača,
izvanredni profesor
Pravnog fakulteta u Rijeci

UDK 341.018:347.7912
Primljeno: prosinca, 1995

Autor se u referatu bavi problemima unifikacije prava pomorske brodogradnje. To pravo čini ukupnost propisa koji reguliraju pravne odnose povodom gradnje, preinake i popravka brodova u pomorskim brodogradilištima.

Budući da pravo brodogradnje čine propisi iz nacionalnog zakonodavstva i međunarodnih konvencija, to autor najprije prikazuje hrvatsko pomorsko zakonodavstvo i zakonsku regulativu u najvažnijim pomorskim državama, a zatim se osvrće na one međunarodne konvencije u kojima se uređuju pojedini pravni instituti ili odnosi prava brodogradnje.

Propisi o kojima se u članku govori tiču se javnopravnih i privatnopravnih odnosa u brodogradnji, koji su regulirani ne samo u zakonima i zakonskim aktima iz nacionalnog zakonodavstva ili međunarodnih konvencija nego i u formularnom pravu koje se kreira u brodogradnji.

Na upotrebu formularnih ugovora u pomorskoj brodogradnji autor posebno ukazuje u svome referatu, sa zaključkom o potrebi unificiranja ugovora o gradnji broda kroz međunarodnu kodifikaciju putem IMO-a i CMI-a.

UVODNI OSVRT

Pomorska brodogradnja obuhvaća brodograđevnu i brodoremontnu djelatnost koje se obavljaju u brodogradilištima, koja su locirana u brodogradilišnim lukama na morskoj obali. U brodograđevnu djelatnost koja se obavlja u brodogradilištima za novogradnje pripada izgradnja svih vrsta i tipova brodova i plovni objekata na moru među koje se ubrajaju i tehnički plovni objekti (dizalice, dokovi i dr.). U brodoremontu djelatnost koja se obavlja u brodogradilištu gdje se vrše popravci i preinake brodova, izvode se u brodoremontni radovi na brodu u brodoremontnoj luci, koja se nalazi, u pravilu, na području trgovačke luke.

U brodograđevnoj djelatnosti gradnju novog broda izvodi brodograditelj, a u brodoremontnoj djelatnosti remont ili popravak i preinaku broda na postojećem brodu izvodi brodopopravljač. Prema tome objekt u brodogradilištu gdje se izvode radovi na novogradnji je novi brod, a objekt u brodogradilištu na kojemu se izvode radovi popravka ili preinake je postojeći brod. Subjekti pak, ili poduzetnici brodograđevne djelatnosti su brodograditelji i brodopopravljači.

O njima, subjektima i objektima, brodograđevne djelatnosti u raznim pravnim situacijama i odnosima opširnije se govori u daljnjim izlaganjima. Ovdje treba samo konstatirati da je zbog identičnosti ambijenta u kojima se grade ili popravljaju brodovi, kao i samog objekta gradnje ili popravka, a posebno tehnologije i pravila struke po kojima se izvode radovi na brodovima u gradnji i popravku, njihovo pravno tretiranje i zakonsko normiranje podvrgnuto jedinstvenim kriterijima i propisima.

Normiranje brodogradnje i propisi koji čine pravo brodogradnje imovinskog su ili privatnopravnog i upravnopravnog ili javnopravnog karaktera.¹ Nalaze se normirani u domaćem ili nacionalnom i međunarodnom ili konvencijskom pravu. U modernom pomorskom zakonodavstvu norme pomorsko-imovinskog i pomorsko-upravnog prava naizmjenice se pojavljuju i nadopunjuju u jedinstvenom i cjelovito pomorskom zakoniku. Takav je sadržaj pravnih normi u talijanskom Plovidbenom zakoniku (1942) i hrvatskom Pomorskom zakoniku (1974).

Norme upravnog karaktera propisuju uvjete poduzimanja i obavljanja djelatnosti u brodogradnji, koja je od posebnog gospodarskog i općeg interesa. Te se norme svrstavaju u dvije grupe. Prvu čine organizacijski propisi koji se tiču osnivanja brodogradilišta, kadrova, tehničkih sredstava i opreme u brodogradilištu, a drugu sigurnosni propisi koji se tiču konstrukcije brodova, klase, nadzora nad radovima i sposobnosti brodova za plovidbu.

U sklopu imovinskopravnih propisa reguliraju se ugovori o gradnji, popravku ili preinaci brodova, stvarnopravni odnosi i stvarna prava na brodovima u gradnji i popravku, te na kraju pitanja odgovornosti za štetu u brodogradnji kako ugovorne tako i vanugovorne. Za ovo područje odnosa u brodogradnji zakonska regulativa pomorskog prava dopunjava se propisima građanskog i trgovačkog prava. Prema prikazanome sadržaju zakonskih i drugih normativnih akata u pojedinim granama pomorskog prava svi propisi o brodogradnji pripadaju u formalnopravne izvore pomorskog prava i to njegova dijela ili segmenta koji čini pravo brodogradnje. Ono je sadržano u nacionalnim zakonima, međunarodnim konvencijama i formularnom pravu, što se u ovome referatu tumači i detaljnije prikazuje u nastavku.

1 Vidi V. Hlača, "Brodogradnja u novom hrvatskom zakonodavstvu", Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, br. 13/1992. str. 101.

NACIONALNI ZAKONI

Nacionalni zakoni država različito reguliraju pomorskopravne odnose i pravne institute, što se međunarodnoj zajednici i njezinim organizacijama (IMO, ILA, CMI, BIMCO i dr.) iz prakse pomorskog poslovanja nametnulo kao potreba izjednačavanja ili unifikacije pomorskog prava. To se postiže ratifikacijom ili prihvatanjem međunarodnih konvencija, koje se donose na diplomatskim konferencijama država ugovarateljica odnosno država koje su stranke konvencije. Među brojnim konvencijama koje su donesene počev od 1910. godine (Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova 1910.) jesu i konvencije za izjednačenje nekih pravila o pravima brodograditelja i brodogradnjača ili u svezi s djelatnostima koje obavljaju brodograditelji i brodogradnjači.²

Na nacionalna zakonodavstva upućuju sve konvencije u kojima se unificiraju norme iz prava brodogradnje, odnosno koje izjednačuju neka pravila o gradnji i popravku brodova. Tako na primjer Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama, ali i druge konvencije značajne za brodogradnju o kojima se raspravlja u tekstu koji slijedi. Prije toga potrebno je ukazati na one propise u zakonodavstvu nekih država u čijem je krugu i Hrvatska, koja sa svojim pomorskim zakonodavstvom zauzima ravnopravno mjesto s tim državama u nacionalnoj i međunarodnoj kodifikaciji prava brodogradnje. To su Italija, Grčka i Francuska koje su regulirale gradnju i popravak brodova u svojim pomorskim zakonima slično Hrvatskoj, slijedeći praksu zemalja Sredozemlja koje tradicionalno zastupaju kontinentalno pravno shvaćanje da u zakone treba pretočiti potrebe pomorske plovidbe i trgovine.

Kontinentalnom shvaćanju prava i zakonskog reguliranja pravnih odnosa u brodogradnji približuje se u novije vrijeme i Engleska, gdje su u sustavu Common law-a nikli sasvim specifični instituti prava brodogradnje koji se ne mogu zaobići u ovom refratu. To posebno iz razloga što u mnogim međunarodnim konvencijama, o kojima se u nastavku raspravlja ti pravni instituti common law-a naglašeno ističu.

U hrvatskom pomorskom zakonodavstvu za normiranje brodogradnje kao djelatnosti na moru i odnosa u brodogradnji poslužili su kao uzorak pomorski zakoni Italije i Grčke. To sususjedne zemlje Hrvatskoj koja je baš u talijanskom zakoniku našla pravi uzor za hrvatski Pomorski zakonik.

U talijanskom Plovidbenom zakoniku (Codice della navigazione, 1942) nalaze se propisi koji gradnju i popravak brodova tretiraju na jednak način, kao istovrsne djelatnosti čije se obavljanje organizira i provodi u brodogradilištima. Zakonik (čl. 232.) propisuje uvjete koje moraju ispunjavati

² Vidi I. Grabovac, "Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije" Split, 1995., str. 213.

brodogrdilišta za obavljanje djelatnosti gradnje i popravka brodova.³ Interpretacija zakonskih propisa o obaveznoj pismenoj formi i registraciji ugovora o gradnji broda upućuje na njihovu kogentnost i za ugovor o popravku teško oštećenog broda u pomorskoj havariji.⁴

Talijanski zakonik cijelo jedno poglavlje posvećuje brodogradnji od članka 232. do 245. Za sve odnose koji nisu njime regulirani Codice della navigazione predviđa supsidijarnu primjenu civilnog zakonika (Codice civile). Tako u članku 241. izričito propisuje da će se na ugovor o gradnji broda primijeniti norme civilnog zakonika koje reguliraju ugovor o appalto (contratto d'appalto).

Snagu pomorske države u brodarstvu i brodogradnji Grčka pokazuje sa svojim pomorskim zakonodavstvom, naročito sa Zakonikom o privatnom pomorskom pravu (1958.) i Uredbom sa zakonskom snagom o mortgageu na brodovima (1958.). Ovi zakonodavni akti sadrže propise koji uz ostalo reguliraju ugovore o brodogradnji i založna prava na brodovima. Pored hipoteke u grčki pravni sustav ulazi mortgage, kojega uvodi spomenuta Uredba što je svojevrsni kuriozum jer je mortgage institut anglosaksonskog prava.⁵

U grčkom se pravu prema spomenutom Zakoniku ugovor o gradnji broda kvalificira kao ugovor o djelu (LOCATIO OPERIS FACIENDI), ako između brodogrditelja i naručitelja nije drukčije ugovoreno.⁶ Bez obzira kakav je sporazum stranaka brod u gradnji može biti upisan u upisnik brodova na temelju izjave brodograditelja (pismene isprave) o tome za koga se brod gradi.

Zanimljiva je sudbina pomorskog prava u Francuskoj gdje je Code de Commerce važio stoljeće i pol, a koji je od svojih pet knjiga drugu knjigu posvetio pomorskom pravu. U toj knjizi sadržani pomorski propisi ukidaju se zakonima i uredbama donesenim u razdoblju od 1966. do 1969. godine. To su propisi o statusu brodova, eksploataciji brodova i pomorskom prijevozu, pomorskom osiguranju i nezgodama na moru.⁷

Među ovim propisima u francuskom pozitivnom pravu njihov znatan dio regulira odnose u brodogradnji. Tako se u Zakonu o statusu (položaju) pomorskih brodova od 3. 1. 1967. nalaze propisi za gradnju brodova kojima se normira oblik ugovora o gradnji broda, vlasništvo nad brodom u gradnji,

3 L. D. Pescatore, "Manuale di diritto della navigazione", Milano, 1969, str. 307.

4 G. Righetti, "Codice della navigazione", Milano, 1973, str. 167.

5 Vidi I. Grabovac, "Založno pravo na brodu - usporedna raščlanba", Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, br. 1-2/1994. str. 29.

6 T. Karatzas - N. Ready, "The Greek code of Private Maritime Law", Atena 1982., str. 4.

7 Vidi V. Hlača, "Brodogradnja u pravnoj regulativi zemalja Evropske zajednice i Jugoslavije", Pomorski zbornik, knjiga 29/1991. str. 203.

odgovornost brodogradilišta za kvalitetu radova, skrivene mane i nedostatke, zahtjeve iz jamstva i zastare prava.

I u Engleskoj pod dominacijom Common law-a počelo se donositi zakonodavne instrumente pa su tako za brodogradnju usvojeni specifični propisi koje ovdje usput spominjemo. Za brodograđevnu i brodoremontnu djelatnost koja se obavlja u brodogradilištima donesena su na temelju Zakona o tvornicama iz 1937. godine posebna Brodograđevna i brodoremontna pravila 1931. zamijenjena 1960. godine (THE SHIPBUILDING AND SHIPREPAIRING, 1960.)⁸

Zakonske propise koji se tiču brodogradnje sadrže zakonski akti kao što su Merchant Shipping Act i Marine Insurance Act. Prvi uređuje pitanja sigurnosti broda, njegove plovidbe i eksploatacije, a drugi osiguranja broda u gradnji i na popravku u brodogradilištu.

Pomorski zakoni u Hrvatskoj prije stupanja na snagu Pomorskog zakonika iz 1994. godine bili su do tada važeći zakoni bivše Jugoslavije preuzeti Zakonom o preuzimanju saveznih zakona u oblastima pomorske i unutrašnje plovidbe, koji su se u Republici Hrvatskoj primjenjivali kao republički zakoni (NN br. 53/91). Među najvažnijim republičkim zakonima u hrvatskom pomorskom pravu bio je Zakon o pomorskom i vodnom dobru lukama i pristaništima iz 1974. godine, koji je još na snazi s propisima o redu i radu u lukama, čije uređenje, status i režim predviđa novi hrvatski Zakon o morskim lukama koji je u zakonodavnoj proceduri.

Prvi i najznačajniji za brodogradnju u novom hrvatskom zakonodavstvu je Zakon o hrvatskom registru brodova.⁹ Ovaj je zakon utvrdio nadležnost Hrvatskog registra brodova u obavljanju stručno-tehničkih poslova od interesa za Republiku Hrvatsku u svezi s projektiranjem, gradnjom, preinakom, prpravcima i eksploatacijom pomorskih brodova. U obavljanju ovih poslova Registar u ime Republike Hrvatske provodi tehnički nadzor nad brodovima radi utvrđivanja njihove sposobnosti za plovidbu ili dodjele klase brodu.

Sve preglede u provođenju tehničkog nadzor nad brodovima u gradnji i na popravku, kao i onih u eksploataciji, Hrvatski registar potvrđuje izdavanjem odgovarajućih isprava (svjedodžbe) o sposobnosti broda za plovidbu i klasi broda.

Toliko ovdje o prvom hrvatskom pomorskom zakonu kojim je osnovan Hrvatski registar brodova, koji će se u daljenjem izlaganju još spominjati u svezi s obvezama države prema konvencijama o sigurnosti brodova i propisima Pomorskog zakonika o statusu Registra u brodogradnji.

⁸ Ibid, str. 202.

⁹ Ovaj je zakon objavljen u "Narodnim novinama" br. 22/92 kao prvi zakon hrvatskog pomorskog prava.

U hrvatskom Pomorskom zakoniku (NN br. 17/94) regulirani su pravni odnosi i poslovi u brodogradnji kao i u preuzetom Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, gdje ih se normira sistematizirano u područjima upravnog, obveznog, stvarnog i međunarodnog pomorskog prava. Ima u novom Pomorskom zakoniku normiranih pravnih instituta kojih u prijašnjem zakonu nije bilo, pa valja o njima nešto reći.

Najprije su u Pomorskom zakoniku jasno definirani ugovori u brodogradnji i to ugovor o gradnji broda u prvom stavku, a ugovor o preinaci i popravku broda u drugom stavku članka 448. Analogna primjena propisa koji reguliraju ugovor o gradnji broda na ugovor o popravku i preinaci broda ne odnosi se i na dokovanje broda ako se ono ugovori kao samostalni posao. To je novina u zakoniku kao i pravo retencije broda u gradnji koje je propisano u korist brodograditelja i brodopopravljača.¹⁰

Stvarna prava koja utvrđuje Zakonik za brodove u gradnji su pravo vlasništva, suvlasništva i brodska hipoteka. Ova stvarna prava upisuju se u upisnik brodova u gradnji kojega vodi Lučka kapetanija.

Hipotekarnim vjerovnicima i stranim naručiteljima brodova u gradnji koji su na temelju ugovora stekli vlasništvo nad brodom u gradnji mora se dopustiti upis njihovih prava prema Konvenciji o upisu prava na brodovima u gradnji koja obvezuje Republiku Hrvatsku.

MEĐUNARODNE KONVENCIJE

Međunarodne konvencije koje obvezuju bivšu Jugoslaviju na području pomorskog prava sada obvezuju Republiku Hrvatsku na temelju sukcesije i članka 33. Zakona o sklapanju i izvršenju međunarodnih ugovora (NN br. 53/91). Upravo smo spomenuli jednu od brojnih konvencija koje u poslovima pomorske brodogradnje obvezuju Hrvatsku.

Međunarodne konvencije koje obvezuju u brodogradnji hrvatsku državu, čiju je primjenu dužna osigurati putem državnih vlasti i ustanova, možemo svrstati u dvije grupe. To su međunarodne konvencije o sigurnosti plovidbe i konvencije o imovinskim odnosima, koji nastaju u svezi s gradnjom i popravkom brodova u hrvatskim brodogradilištima.

U prvu grupu međunarodnih konvencija i sporazuma pripadaju:

1. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS), London 1960. Njezine izmjene i dopune sadrže rezolucije A 146, 174, 263 i 264 također donesene u Londonu (1966- 1971).¹¹

¹⁰ Vidi V. Hlača, "Brodogradnja u pomorskom zakoniku "UPOREDNO POMORSKO PRAVO", Zagreb 1-4/1994, str. 177-179.

¹¹ podaci iz knjige Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama, Zagreb, 1981, str. 493.

2. Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru, London 1972.
3. Međunarodna konvencija o teretnim linijama, London 1966. Njezine izmjene i dopune sadrže rezolucije A 231 i 319 također donesene u Londonu 1971-1975.
4. Međunarodna konvencija o baždarenju pomorskih brodova, London 1969. godine
5. Sporazum o suradnji u oblasti tehničkog nadzora brodova i njihove klasifikacije, Varšava 1961.

U ovu grupu međunarodnih propisa čija je primjena u brodogradnji obavezna, a odnose se na sposobnost broda za plovidbu ili neki segment te sposobnosti u vezi s plovidbom, ulaze:

- Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađivanja mora naftom, London 1973.

- Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađivanja s brodova, London 1973.

- Međunarodni pravilnik o radio-saobraćaju; Ženeva 1959.

Među propise u ovoj grupi treba uvrstiti i kodekse IMCO-a (sada IMO) i to:

- Međunarodni kodeks o prijevozu opasnih tereta morem (IMCO),

- Kodeks o konstrukciji i opremi brodova koji prevoze opasne kemikalije u rasutom stanju (IMCO).

(IMCO je Međunarodna pomorska savjetodavna organizacija od utjecaja u donošenju međunarodnih propisa iz područja pomorstva).

Za brodograditelje koji grade brodove za plovidbu kroz kanale kao što su Sueski i drugi obavezni su međunarodni instrumenti kao što su pravila za plovidbu Sueskim kanalom, Pravila St. Lawrence i dr., ako se ugovorom o gradnji broda obvežu da će primjenom njihovih propisa ishoditi i predati naručitelju broda odgovarajuće isprave.

Međunarodne konvencije o sigurnosti brodova i utvrđivanju njihove sposobnosti za plovidbu propisuju svjedodžbe koje se izdaju brodovima u državama gdje se upisuju u upisnike brodova. Prema članku 129. Pomorskog zakonika isprave koje se u Hrvatskoj izdaju na temelju odredbi međunarodnih ugovora moraju uključivati i prijevod na engleskom jeziku. Navest ćemo samo neke od isprava koje izdaje Hrvatski registar brodova na temelju navedenih međunarodnih konvencija, a koje potvrđuju sposobnost broda za plovidbu.

- Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda (engl. Passenger ship safety certificate).

- Svjedodžba o sigurnosti opreme teretnog broda (engl. Cargo ship safety equipment certificate).

- Međunarodna svjedodžba o teretnoj liniji, 1966. (engl. International load line certificate, 1966).

- Svjedodžba o oslobađanju (za oslobađanje od pojedinih odredaba konvencije SOLAS) (engl. Exemption certificate for exemption from particular provisions of the SOLAS convention).

- Međunarodna svjedodžba o baždarenju 1969. (engl. International tonnage certificate, 1969.)

- Međunarodna svjedodžba o sprečavanju zagađivanja uljem (engl. International oil pollution prevention certificate).¹²

Zaključiti u svezi sa spomenutim svjedodžbama treba da su hrvatska brodogradilišta prilikom gradnje i popravka ili preinake broda dužna voditi brigu o propisima SOLAS konvencije, Konvencije o teretnim linijama, Konvencije o baždarenju i drugim, važnim za sigurnost brodova, a koja se iskazuje i potvrđuje odgovarajućim brodskim svjedodžbama koje mora ishoditi brodogradilište i predati brodaru.

U imovinskopravnim odnosima za brodogradnju su naročito značajne međunarodne konvencije koje se tiču prava stranaka iz ugovora o gradnji ili popravku broda i realizacije tih prava. To su konvencije:

1. Međunarodna konvencija o upisu prava na brodovima u gradnji iz 1967. godine,

2. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926. revidirana 1967.,

3. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952.

AD 1.) Konvencija o upisu prava na brodovima u gradnji obvezuje države ugovarateljice da svojim propisima suglasno pravilima konvencije dopuste u državi upisnika brodova u gradnji upis prava vlasništva, hipoteke i mortgagea na brodovima koji se grade ili će se graditi. Upis tih prava u Hrvatskoj provodi se prema odredbama Pomorskog zakonika, koji je povjerio Lučkim kapetanijama vođenje upisnika brodova u gradnji i postupak upisa prema postupovnim propisima i uvjetima iz Pomorskog zakonika.¹³

U upisnik brodova u gradnji može se na zahtjev vlasnika upisati brod koji se gradi u hrvatskom brodogradilištu. Shodno članku 4. Konvencije upis je dopušten poslije potpisivanja ugovora o gradnji broda. Prema

¹² Detaljnije vidi bilješku 2. str. 25.

¹³ Vidi G. Stanković, "Postupak upisa brodova u novom pomorskom zakonodavstvu Republike Hrvatske", Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, br. 1-2/1994, str. 157.

zakonskoj definiciji brod u gradnji jest gradnja broda od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje do trenutka upisa u upisnik brodova (čl. 5. t. 23. Zakonika). Pravo vlasništva nad brodom u gradnji obuhvaća prema Zakoniku, u smislu članka 8. Konvencije, materijal, strojeve i uređaje koji se nalaze na području brodogradilišta i posebno su individualizirani oznakama ili brojem gradnje, a određeni su da budu ugrađeni u brod u gradnji. Sve opisane stvari koje obuhvaća vlasništvo broda u gradnji mogu biti pod hipotekom, koja se upisuje u upisnik brodova u gradnji na zahtjev hipotekarnog vjerovnika. Red prvenstva hipoteke iz upisnika brodova u gradnji prelazi u upisnik broda, što propisuje Konvencija u članku 7. a slično našem Pomorskom zakoniku (čl. 244.). Na istom se mjestu upućuje na pravo retencije koje je dao brodograditelju i naš Zakonik, o čemu je ranije već rečeno što ono za brodograditelja znači.

AD 2.) Konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama u članku 4. propisuje tražbine koje su osigurane pomorskim privilegijem, koje imaju prednost ispred upisanih hipoteka i mortgagea. No, u korist brodograditelja i brodopopravljača priznaje se privilegij ili pravo retencije ispred hipoteka ili mortgagea ali iza privilegija propisanih u članku 4. Tako predviđa članak 6. Konvencije koji u stavku 3 propisuje da u slučaju kad se priznaje privilegij ili pravo retencije na brodu koji je u posjedu

a) nekog brodograditelja radi osiguranja tražbina koje potječu iz gradnje broda,

b) nekog brodopopravljača radi osiguranja tražbina koje potječu od popravka broda,

taj će se privilegij ili pravo retencije ugasiti kada brod ne bude više u posjedu brodograditelja ili brodopopravljača.

Na prikazani način Konvencija iz 1967. predviđa retenciju u korist brodograditelja i brodopopravljača, što u Konvenciji iz 1962. ne postoji. Postojao je privilegij u korist brodopopravljača prema Konvenciji iz 1926. kojega je ukinula Konvencija iz 1967., a uvela pravo retencije. Razlika između retencije i privilegija je u tome što retencija traje dok traje detencija broda, a privilegij kao založno pravo prestaje istekom propisanog roka.

U anglosaksonskom pravu našem pravu retencije analogan je institut *possesory lien*, koji traži posjed broda, kao i retencija za razliku od *maritime lien* (pomorski privilegij) koji putuje s brodom dok mu ne istekne rok.¹⁴

Naš Pomorski zakonik recipira Konvenciju iz 1926., a slično Konvenciji iz 1967. predviđa retenciju u korist brodograditelja i brodopopravljača.

AD 3.) Konvencija o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova definira u članku 1. pomorske tražbine radi kojih može biti zaustavljen

¹⁴ Vidi E. Pallua, "Hipoteka i privilegiji na brodu de lege ferenda", Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 2-3/1973.

brod države ugovornice u drugoj državi, ali samo po odobrenju suda ili nadležne sudske vlasti države ugovarateljice u kojoj se vrši zaustavljanje.

Tražbine nastale od gradnje, popravka, opremanja ili naknade za dokovanje nalaze se među pomorskim tražbinama zbog kojih je dopušteno zaustavljanje broda. Zaustavljanje broda prema Konvenciji znači zadržavanje broda odlukom suda radi osiguranja pomorske tražbine.

Prema spomenutoj Konvenciji brodograditelj i brodopopravljač mogu zaustaviti strani brod kojega su gradili ili popravljali u svakoj državi ugovornici i bilo kojoj drugoj zemlji na temelju općenito usvojenih načela iz te Konvencije. Zaustavljanje broda provodi se u svakoj državi onako kao to propisuje njezino postupovno pravo. U tom pogledu Konvencija o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova ne postavlja nikakva ograničenja državama.

Brodograditelj i brodopopravljač mogu i u Hrvatskoj na temelju propisa iz Konvencije radi osiguranja novčanih potraživanja predložiti i tražiti od suda izdavanje privremene naredbe zaustavljanja dužnikovog broda, koji će sud osloboditi čim dužnik pruži osiguranja u sredstvima koje može koristiti predlagač za namirenje svoga potraživanja. Sud mora dopustiti zaustavljanje broda ako predlagač učini vjerojatnim kako postoji opasnost da će dužnik na neki način onemogućiti ili znatno otežati podmirenje tražbine predlagača.¹⁵

Prema članku 3. Konvencije o privremenom zaustavljanju brodova, predlagač može zaustaviti ili brod na koji se tražbina odnosi ili neki drugi brod istog vlasnika. Zaustavlja se praktički provodi po nalogu suda oduzimanjem brodskih isprava bez kojih brod ne može isploviti iz luke.

FORMULARNO PRAVO

U prikazanoj zakonskoj regulativi iz nacionalnih zakonodavnih akata i međunarodnih konvencija zapažaju se dva glavna smjera kojima se kreće pravno reguliranje odnosa u brodogradnji. Jedan smjer ide od općeg gospodarskog interesa u pomorstvu, a drugi smjer ide u pravcu reguliranja privatnopravnih odnosno imovinskopravnih odnosa u brodogradnji.

Dio imovinskopravnih odnosa u brodogradnji čine ugovorni odnosi, koje reguliraju ne samo prikazani zakoni u nacionalnom pravu, nego i formularno pravo koje se autonomno kreira u pomorskim brodogradilištima ili njihovim udrugama. Rezultat toga su poznati formulari danas u praksi, što ih brodogradilišta koriste prilikom ugovaranja gradnje broda s naručiteljima gradnje.

U pravnoj znanosti i literaturi razmatra se pravna narav ugovora o gradnji i prodaji broda prema uvjetima formularnih klauzula, koji se u

¹⁵ Vidi g. Jakaša, "Udžbenik plovidbenog prava", Zagreb, 1979. str. 439.

praksi ugovaranja koriste pod različitim nazivima. Tako je u Engleskoj za ugovaranje gradnje broda u raširenoj upotrebi formular "PRIAM TERMS", koji je dobio ime po brodu "PRIAM" čijom prodajom je u Engleskoj započela primjena ovog formulara.¹⁶ Upotrebom toga formulara u praksi slijedom shvaćanja common law-a svaka narudžba broda u gradnji kvalificira se kao ugovor o prodaji broda. Po svojoj pravnoj prirodi koju je ugovoru o gradnji broda namijenila upotreba spomenutog formulara, ugovor o gradnji broda je u engleskom pravu ugovor o prodaji buduće stvari.¹⁷

Vidjeli smo u prethodnom izlaganju da kontinentalno pravo ugovor o gradnji broda regulira kao ugovor o djelu. Za taj ugovor u upotrebi su formulari koji se pripremaju i donose u trgovačkim komorama, udruženjima brodogradilišta i brodovlasnika. Na ovaj način danas se koriste formulari pod prihvaćenim nazivima (code name) na svim stranama svijeta, gdje se ugovaraju serije brodova u zemljama visokorazvijene brodogradnje kao što je Japan ili Norveška.

Predominantna pozicija Japana u svjetskoj brodogradnji nije ostala bez rezultata u autonomnom normiranju ugovora o gradnji broda. Tako se pojavio jedan od najpoznatijih formulara pod nazivom "SAJ FORM" što ga je publiciralo Udruženje japanskih brodogradilišta koje se na engleskom jeziku zove The Shipbuilders' Association of Japan. Skraćeni naziv tog udruženja izveden iz naziva na engleskom jeziku jest "SAJ". To je formularni ugovor koji je potekao iz spomenutog japanskog udruženja koje obuhvaća 19 grupa brodogradilišta u kojima se izgradi godišnje više od 80 % tonaže novosagrađenih brodova.¹⁸

U nordijskim i evropskim zemaljama za novogradnje koje naručitelji ugovaraju s brodogradilištima često se koristi formular "Norwegian saleform". Ovaj formularni ugovor izdalo je Udruženje norveških brodovlasnika i Udruženje norveških brodograditelja (Association of Norwegian Shipowners and Association of Norwegian Shipbuilders). Njegovo ime (Code name) govori da je to formularni ugovor kojim se ugovara prodaja broda u gradnji (SALEFORM).

Standardni formular ugovora izdan od Udruženja zapadnoevropskih brodograditelja je formular "AWES", što je kratica od Association of West European Shipbuilders. Formular "AWES" je tipski ugovor brodogradilišta koja su članovi spomenutog udruženja, kojim ugovaraju gradnju broda s naručiteljima po čijim se narudžbama grade brodovi u "AWES-ovim" brodogradilištima.

"AWES-ov" formular u članku 8. propisuje da vlasništvo broda u gradnji

16 G. Righetti, "La compravendita di nave", Padova, 1961, str. 117.

17 S. Curtis, "The law of shipbuilding contracts", London, 1991, str. 2.

18 Ibid, str. 10.

pripada naručitelju od trenutka plaćanja prve rate cijene broda, koju cijenu kao i uvjete plaćanja određuje članak 7. ugovora. Od trenutka kada je prva rata cijene uplaćena na račun brodogradilišta prelazi u vlasništvo naručitelja konstrukcija broda u gradnji, svaki dio broda u pripremi, oprema, materijali i uređaji namijenjeni brodu koji su označeni njegovim brojem gradnje. Obročno plaćanje cijene broda kako je ugovoreno može biti narušeno od strane naručitelja, pa se u članku 8. za slučaj neplaćanja rata o dospelju brodogradilište (Contractor) može koristiti pravom retencije (possesory lien) koje ugovor predviđa.¹⁹

U tekstu "AWES" formulara mnogobrojnim klauzulama reguliraju se svi ugovorni odnosi između izvođača (brodogradilišta) i naručitelja broda u gradnji. Tako se klauzulama članka 1. određuje predmet ugovora, članka 2. nadzor gradnje, članka 3. izmjene u ugovoru, članka 4. pokusi, članka 5. garancija za brzine i kapacitet broda, članka 6. isporuka broda, članka 7. cijena, članka 8. vlasništvo, članka 9. osiguranje, članka 10. propusti naručitelja, članka 11. propusti izvođača, članka 12. garancija izvođača, članka 13. troškovi ugovor, članka 14. patenti, članka 15. primjena zakona i arbitraža, članka 16. stupanje ugovora na snagu, članka 17. domicil stranaka, članka 18. prijenos prava i članka 19. odnose za korespondenciju.²⁰

Iz normiranih klauzula formulara "AWES" vidljiv je sadržaj odnosa, prava i obveza stranaka iz ugovora o gradnji broda za čije se ugovaranje koristi formular "AWES" u zemljama Zapadne Europe. Čini nam se potrebnim, na kraju, upozoriti na klauzulu iz članka 9. koja rješava pitanja osiguranja broda u gradnji. Budući da se radi o velikim vrijednostima koja predstavlja brod u gradnji, onda se njegovo osiguranje smatra obveznim prema ugovoru o gradnji broda, čije se osiguranje u pravilu ugovara prema uvjetima engleskih osiguratelja za osiguranje rizika gradnje. To su općepoznate institutske klauzule - Institute clauses for Builders' Risks.

ZAKLJUČNE NAPOMENE

Nacionalni zakoni, međunarodne konvencije i formularno pravo u brodogradnji sadrže one propise koji u svojoj ukupnosti čine pravo brodogradnje. Centralno mjesto u tom području pomorskog prava ima ugovor o gradnji broda kojemu u pomorskim zakonima poklanjaju osobitu pažnju zakonodavstva istaknutih pomorskih zemalja u Sredozemlju, Grčka, Italija i Francuska. Njima se sasvim opravdano pridružila Hrvatska koja pripada krugu spomenutih zemalja, pa je i svoj Pomorski zakonik donijela upravo prema uzoru iz talijanskog Plovidbenog zakonika.

Pitanje forme ugovora o gradnji koji mora biti sastavljen u pismenom

¹⁹ Ibid, str. 196.

²⁰ Ibid, str. 255-273.

obliku ne postavlja se samo zbog pravne valjanosti toga ugovora, ako nije sastavljen u pismenoj formi, nego prije svega zbog vlasništva nad brodom u gradnji koje se mora riješiti baš s pismenim ugovorom. Ugovorom o gradnji broda, mora se kako po nacionalnim zakonima tako i po konvencijskim propisima riješiti problem vlasništva ugovora o gradnji broda. Samo na temelju ugovora o gradnji broda njegov vlasnik može tražiti upis prava vlasništva u upisnik broda u gradnji.

U tom pogledu najjasniji propis sadrži Konvencija o upisu prava na brodovima u gradnji, koja u članku 4. kaže da će upis prava na brodu koji se gradi ili će se graditi biti dopušten poslije potpisivanja ugovora o gradnji točno određenog broda, ili nakon izjave brodograditelja da je odlučio graditi takav brod za svoj račun. Prema našem Zakoniku ako brodograditelj i naručitelj ne ugovore čije je vlasništvo broda u gradnji, smatra se da brod u gradnji pripada brodograditelju (*praesumptio iuris et de iure*).²¹

U stavku 2. članka 4. spomenute Konvencije kaže se da nacionalno zakonodavstvo može uvjetovati upis polaganjem kobilice ili izvršenjem sličnog posla u gradnji broda na mjestu gdje će se izvršiti njegovo porinuće. Prema ovom konvencijskom propisu, a i prema propisima u nacionalnim zakonodavstvima što je bilo naprijed prikazano, polaganje kobilice je odlučan trenutak kada nastaje brod u gradnji i vlasništvo nad tim brodom.

U svezi s pravnim položajem broda u gradnji i stjecajem stvarnih prava nad gradnjom broda možemo zaključiti sljedeće:

1. stvarnopravni ovlaštenici broda u gradnji pojavljuju se točno u određenom postupku gradnje, kada nastaje brod u gradnji kao stvar u nečijem vlasništvu, možda opterećene hipotekom i drugim pravima koja se upisuju u upisnike brodova,

2. gradnja broda izvodi se pod obveznim nadzorom registra brodova u ime države čije su obveze utvrđene međunarodnim konvencijama koje se tiču sigurnosti brodova u plovidbi i zaštiti ljudskih života na moru.

Posljedice u propustima koje se mogu dogoditi zbog nepridržavanja ili pogrešne primjene propisa o sigurnosti brodova u plovidbi mogu biti nesagledive. Sjetiti se treba broda "Titanic" i pojava konvencijskih propisa kojima je jedina svrha postići optimum sigurnosti plovidbe brodova koje grade brodogradilišta u cijelom svijetu. Njima na usluzi i pomoći su svjetski registri brodova koji vrše nadzor nad izgradnjom brodova u brodogradilištima svih zemalja svijeta. To su Loyd's Registar of Shipping, Bureau Veritas, Det norske Veritas, American Bureau of Shipping, Registro Italiano navale, The Registar of Shipping of the USSR i Nippon Kaiji Kyokai (NKK). Ovim

21 Vidi članak 451. Pomorskog zakonika (NN br. 17/94).

registrima ravnopravno se priključio Hrvatski registar brodova čija se brojna tehnička pravila, koja se već primjenjuju u hrvatskoj brodogradnji, nadovezuju na propise o sigurnosti brodova iz međunarodnih konvencija koje obvezuju Republiku Hrvatsku.²²

U zaključku treba reći da su konvencijska pravila za ugovor o gradnji broda koje je inicirao Međunarodni pomorski odbor (CMI) nasušna potreba svjetske brodogradnje. Toj inicijativi trebali bi dati svaku podršku iz nacionalnih udruženja za pomorsko pravo u čemu bi istaknutu ulogu morao imati IMO (Međunarodna pomorska organizacija), koji je već bio angažiran u donošenju Kodeksa za brodogradnju koji se spominje u ovome referatu.

²² Vidi M. Vokić- Žužul, "Međunarodni ugovori pomorskog prava i prava mora koji obvezuju Republiku Hrvatsku", Usporedno pomorsko pravo broj 1-4 (137-140), Zagreb, 1993, str. 63-78.

Summary

UNIFICATION OF THE SEA-SHIPBUILDING LAW

In this paper the author deals with problems concerning the unification of the sea-shipbuilding law. This law consists of all provisions regulating legal issues connected with building, reconstruction and shiprepair in shipyards located on the sea.

Since the shipbuilding law consists of national laws and international conventions, the author begins with the analysis of the Croatian maritime law as well as the laws of the leading maritime countries. He then turns to those international conventions which deal with issues important for the shipbuilding law.

The laws and regulations dealt with in this paper involve both public law and private law aspects of shipbuilding, which are subject not only to national and international legislation, but also to the formular law in the field of shipbuilding.

The author emphasizes the need for the wide use of formular contracts in shipbuilding, as well as the necessity that the matter of shipbuilding contracts be unified by international codification thorough IMO and CMI.