

# PRIMOPREDAJA BRODA U GRADNJI U STRANOJ LUCI

AMRA PENDE, dipl. iur.

UDK 347.791.3  
DOI 10.21857/yvjrdcl1ey  
Stručni članak  
Primljeno: 11. 8. 2020.  
Prihvaćeno za tisak: 21. 10. 2020.

*U ovom radu opisuje se presedan iz hrvatske brodograđevne prakse i.e. primopredaja broda u gradnji u luci Turkmenbaši u Turkmenistanu, prolaz broda kroz Volgo-baltički plovni put, proces ishodaženja dozvola za plovidbu od ministarstva Ruske Federacije, specifična pravna dokumentacija izdana brodu u gradnji na jednokratnom nekomercijalnom putovanju do luke primopredaje, primopredaja i prijenos prava i obveza na naručitelja, te izmjena članka 99. Pomorskog zakonika kao posljedica ovog pomorskog poduhvata.*

**Ključne riječi:** brod u gradnji; primopredaja izvan luke brodogradilišta; članak 99. Pomorskog zakonika.

## 1. UVOD

Uobičajena je praksa da brod u gradnji nakon dovršetka, pokusne plovidbe i svih testiranja bude predan naručitelju u luci graditelja u točno dogovoreno vrijeme, spreman u svakom pogledu za predviđenu namjenu, bez nedostataka, slobodan od tereta i hipoteka.

Potpisom primopredajnog protokola, naplatom primopredajne rate, predajom dokumenata kojima se vlasništvo prenosi s brodograditelja na naručitelja, svjedodžbe klase i dokumentacije kojom se omogućava upis broda u upisnik brodova zemlje čiju će zastavu brod vijati, brod prestaje biti odgovornost brodograditelja, te sve obveze vezane za brod prelaze na naručitelja.

Ugovorom o gradnji dva broda za prijevoz kamiona, automobila i putnika (Ferry for Transportation of Trucks or Other Vehicles and Passengers – Uljanikove novogradnje 501 i 502) iz 2012. između Uljanik Brodogradilišta i Državne pomorske agencije iz Turkmenistana dogovoreno je da će se brod u gradnji nakon tehničke primopredaje u luci brodogradilišta, kojom će se utvrditi prihvaćanje broda, njegovih tehničkih značajki i operativnih sustava, konačno isporučiti na-

ručitelju sukladno paritetu DAP (Incoterms 2010) u luci Turkmenbaši u Kaspijskom moru u Turkmenistanu.

Tek po uplovljenju broda u gradnji u luku Turkmenbaši potpisat će se primopredajni protokol, predati potvrda o brisanju broda u gradnji iz hrvatskog upisnika brodova u gradnji Lučke kapetanije Pula i potvrda o vlasništvu i teretima iz hrvatskog upisnika brodova u gradnji Lučke kapetanije Pula. Graditelj će se smatrati odgovornim za brod sve do trenutka isporuke u luci Turkmenbaši.

## **2. DOZVOLE I UVJETI ZA PROLAZ BRODA U GRADNJI KROZ UNUTARNJE PLOVNE PUTOVE RUSKE FEDERACIJE**

Luka Turkmenbaši nalazi se na obali Kaspijskog mora. Režimom plovidbe po Kaspijskom moru dozvoljena je plovidba samo brodovima koji viju zastave litoralnih država (Irana, Azerbajdžana, Turkmenistana, Kazahstana i Ruske Federacije).

Stoga, da bi mogao doploviti do luke primopredaje od St. Petersburga do Astrahana, brod u gradnji mora proći kroz vode Ruske Federacije Volgo-baltičkim plovnim putom, zadovoljiti sve propise te dobiti dozvolu Vlade Ruske Federacije. Za izdavanje dozvole nadležno je Ministarstvo transporta Ruske Federacije sukladno Uredbi za dobivanje dozvole na pravo plovidbe brodova pod stranom zastavom na unutarnjim plovnim putovima Ruske Federacije i izmjenama i dopunama Uredbi Vlade Ruske Federacije br. 219. od 10. ožujka 2009. i br. 882 od 4. rujna 2012. Dozvolu izdaje Vlada Ruske Federacije u obliku odluke, a osnovu za donošenje odluke predstavlja zamolba nadležnog tijela strane zemlje upućena Ministarstvu transporta Ruske Federacije. Veleposlanstvo Republike Hrvatske u Moskvi diplomatskom je notom u ime brodogradilišta zatražilo dozvolu na pravo plovidbe pod zastavom Republike Hrvatske, s ciljem tranzita unutarnjim plovnim putovima Ruske Federacije.

Postupak ishođenja dozvole je vrlo dug i pretpostavlja da 8 državnih institucija Ruske Federacije izda prethodne suglasnosti (Ministarstvo vanjskih poslova, Ministarstvo obrane, Federalna služba sigurnosti, Ministarstvo unutarnjih poslova, Federalna carinska služba, Ministarstvo zdravstva, Ministarstvo i Federalna agencija za ribarstvo).

Ministarstvu transporta Ruske Federacije potrebno je dostaviti dokumentaciju iz koje je vidljiv naziv broda u skladu s međunarodnom pomorskom dokumentacijom, nacionalna pripadnost broda, ime vlasnika broda, luka registracije, tip i glavne dimenzije (duljina, širina, gaz, visina) broda, plovidbena ruta, vrijeme i svrha prolaska broda plovnim putovima Ruske Federacije.

Ministarstvo transporta Ruske Federacije po službenoj dužnosti obavještava nadležno tijelo zemlje čiju će zastavu brod vijati da je Vlada Ruske Federacije donijela rješenje, te je stoga Ministarstvo vanjskih poslova Republike Hrvatske, preko Veleposlanstva Republike Hrvatske u Moskvi, dobilo predmetnu dozvolu. Dozvola se tražila za oba broda, jer je razmak između primopredaja bio nekoliko mjeseci.

U planiranju datuma prolaska broda i datuma primopredaje moralo se voditi računa o datumima zatvaranja Volgo-baltičkog plovnog puta, koji se zatvara zimi, ovisno o vremenskim uvjetima od studenog do svibnja.

Uz ishođenje dozvole bilo je potrebno dogovoriti rutu prolaska broda i utvrditi karakteristike Volgo-baltičkog plovnog puta (dimenzije ustava, dubine, gaz, širine). Ukupna duljina tranzitne rute od St. Petersburga do Astrahana iznosi 3654 km i dijeli se na niz karakterističnih dijelova, posebnih osobina i uvjeta za plovību. Stoga je pripremljen projekt prolaska broda, koji je odobrio Ruski riječni registar kao i plan sigurnog prolaska broda. Sukladno tome brod je pripremljen za prolazak Volgo-baltičkim plovnim putem (skinute su ograde, gornji dijelovi dimnjaka, gornji dijelovi jarbola, postavljeni posebni bokobrani, svjetla, krmeno sidro...).

Plovidba Volgo-baltičkim plovnim putem u nadležnosti je Federalne pro računске ustanove Državno upravljanje plovnim putovima i brodarstvom sliva Volge. Brodovi koji plove pod zastavom stranih država tijekom cijele plovidbe unutarnjim plovnim putovima podliježu obveznom peljarenju, ako drugačije nije naznačeno međunarodnim ugovorima Ruske Federacije, te trebaju imati dokumente koji dokazuju o kojoj se vrsti broda radi, državnu pripadnost broda i pravo plovidbe. Kao kuriozitet navodimo da je u vrijeme prolaska jednog od brodova vodostaj Volge bio povijesno najniži u zadnjih 50 godina, te je bilo potrebno poduzeti diplomatske akcije i s hrvatske i s turkmenistanske strane kako bi se s nadležnim tijelima Ruske Federacije dogovorilo puštanje dodatne količine vode u Ribinsko jezero i podigao vodostaj, te omogućio prolaz broda kroz Gorodecki čvor s gazom od 2,5 metra i to samo na određen datum i u određen sat.

### **3. PRAVNI OKVIR I DOKUMENTACIJA KOJA JE IZDANA BRODU U GRADNJI NA PLOVIDBI DO LUKE PRIMOPREDAJE**

Isporuka broda u gradnji u luci koja nije luka brodogradilišta predstavljala je presedan tako da su već tijekom gradnje brodova razmatrane i detaljno analizirane varijante: da li da brod do luke primopredaje ide u teglju ili da plavi

vlastitom propulzijom. Odlučeno je da je s obzirom na trajanje puta, sigurnost i troškove oportuno da brod plovi na vlastiti pogon.

Slijedom te odluke i unatoč pravno netipičnoj situaciji bilo je nužno pronaći pravni okvir i pripremiti dokumentaciju koja je brodu u gradnji omogućavala nesmetanu plovidbu međunarodnim vodama od Pule do Tallinna u Estoniji i St. Petersburga, uplovljavanje u inozemne luke sukladno propisima nadležne pomorske administracije zbog ukrcaja goriva i opreme te plovidbu kroz unutarnje plovne putove Ruske Federacije.

U vrijeme primopredaje (2014. godine) u Pomorskom zakoniku<sup>1</sup> nije postojala specifična odredba koja bi se odnosila na putovanje broda u gradnji u luku primopredaje. Međutim, pravno uporište za mogućnost da brod u gradnji kao brod hrvatske državne pripadnosti dobije privremeni plovidbeni list nađeno je u članku 99. stavku 2. Pomorskog zakonika. Prema toj odredbi, brod koji još nije upisan u hrvatski upisnik brodova stječe hrvatsku državnu pripadnost te pravo i dužnost vijanja zastave Republike Hrvatske privremenim upisnim listom.

Nakon konzultacija s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture – Uprava pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra, i u skladu s mogućnostima navedenim u Pomorskom zakoniku, te uzimajući u obzir međunarodne konvencije i dobre poslovne običaje, odlučeno je da se postupi na sljedeći način i da brod u gradnji iz luke brodogradilišta isplovi opremljen kompletnom ispravom:

- Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture izdalo je potvrdu u svrhu utvrđivanja sposobnosti i državne pripadnosti novogradnje za plovidbu na jednokratnom nekomercijalnom putovanju od Pule do luke primopredaje, čime je potvrđeno da je brod u gradnji upisan u glavnu knjigu upisnika brodova u gradnji Lučke kapetanije Pula; navedene su tehničke značajke i oznake broda u gradnji; opisana je svrha nekomercijalnog putovanja od luke Pula do brodogradilišta u St. Petersburgu, gdje su bili izvršeni radovi za pripremu broda za prolaz kroz unutarnje vode Ruske Federacije tj. kroz Volgo-baltički plovni put te do brodogradilišta u Astrahanu i konačnu primopredaju broda u luci Turkmenbaši. Ta potvrda, uz izvadak iz upisnika pomorskih brodova u gradnji, zamijenila je bilo koju drugu ispravu ili dokaz u smislu utvrđivanja državne pripadnosti broda u gradnji pred bilo kojim nadležnim tijelom ili institucijom pomorske administracije u zemlji i inozemstvu;
- Lučka kapetanija Pula izdala je izvadak iz upisnika, potvrdu o vlasništvu i teretima iz kojeg je bilo vidljivo vlasništvo nad brodom u gradnji;

---

<sup>1</sup> Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13.

- Uljanik Brodogradilište izdalo je svjedodžbu o gradnji kojom je dokazana tehnička gotovost broda, navedeni tehnički parametri, namjena broda i sposobnost broda za plovidbu;
- Ruski pomorski registar brodova izdao je privremenu svjedodžbu klase kojom je dokazano da je brod u gradnji sposoban za plovidbu do luke primopredaje i pripadajuće statutarne certifikate;
- Ministarstvo vanjskih poslova Ruske Federacije dostavilo je preko Veleposlanstva Republike Hrvatske odluku Vlade Ruske Federacije da se dozvoli jednokratan prolazak brodova u gradnji pod zastavom Republike Hrvatske kroz unutarnje plovne putove Ruske Federacije radi predaje naručitelju;
- Lučka kapetanija Pula izdala je svjedodžbu o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem i svjedodžbu o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu u svezi odgovornosti za uklanjanje podrtina;
- Lučka kapetanija Pula izdala je uvjerenje o najmanjem broju članova posade;
- Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti izdala je dozvolu za uporabu radiofrekvencijskog spektra na plovilu;
- Uljanik Brodogradilište izdalo je potvrdu da je brod u gradnji slobodan od azbesta sukladno Konvenciji o sigurnosti života na moru, regulacija II-1/3-5;
- Osiguravajuće društvo izdalo je certifikat o osiguranju i policu osiguranja.

Dokumenti kojima se dokazivala državna pripadnost broda u gradnji i sposobnost za plovidbu morali su biti ovjerenjeni i prevedeni na ruski i engleski jezik po sudskom tumaču.

Kako je odlučeno da će brod do luke primopredaje ploviti svojom propulzijom, a ne biti tegljen, Uljanik Brodogradilište potpisalo je s brodarskim društvom ugovor o upravljanju brodom kojim se brodarsko društvo obvezalo prevesti brod na prvom nekomercijalnom putovanju od luke brodogradilišta do luke primopredaje – Standard Ship Management Agreement, Shipman 2009, BIMCO. Brodar je preuzeo obvezu tehničkog i komercijalnog upravljanja brodom, kao i obveze vezane za posadu od 17 članova.

Brod u gradnji je u St. Petersburgu tehnički i sigurnosno pripremljen za prolazak kroz Volgo-baltički plovni put, plaćene su sve pristojbe za prolazak, te je po uplovljenju u brodogradilište u Astrahanu bilo potrebno vratiti opremu koja je smetala sigurnom prolasku kroz ustave i kanale zbog visine ili širine. Stoga su na brod ponovno ugrađene ograde, dimnjaci, jarboli, bokobrani, krilca mosta i ostala oprema kako bi brod mogao biti predan naručitelju su-

kladno ugovoru o gradnji broda, tehničkoj specifikaciji i pripadajućoj tehničkoj dokumentaciji.

Brod u gradnji je do dolaska u Astrahan temeljem prije navedene i opisane dokumentacije vijao zastavu Republike Hrvatske, ali s njom nije smio zaploviti po Kaspijskom moru (brodogradilište je predlagalo da brod od Astrahana do Turkmenbašija ide u teglju) zbog propisa, režima plovidbe i zbog inzistiranja turkmenistanske strane da brod u gradnji uplovi u Kaspijsko more sa zastavom Turkmenistana. Slijedom toga, a na traženje pomorskih vlasti Turkmenistana, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture izdalo je dozvolu da se zastava Republike Hrvatske na brodu u gradnji suspendira po dolasku u luku Astrahan, te da se brod privremeno upiše u upisnik brodova Republike Turkmenistan do primopredaje u luci Turkmenbaši.

Naručitelj je temeljem dozvola nadležnog ministarstva, brodogradilišta kao vlasnika i dozvola pomorske administracije Turkmenistana ishodio za brod u gradnji privremenu registraciju i upisni list, te se brod s turkmenistanskom zastavom i s hrvatskom posadom mogao otisnuti na završnu etapu ovog specifičnog pomorskog poduhvata.

Po dolasku u luku obavljena je primopredaja, potpisan je konačni primopredajni protokol sa svim financijskim, komercijalnim i tehničkim priložima, predani su pripadajući primopredajni dokumenti, svjedodžba o gradnji, izvadak iz upisnika pomorskih brodova u gradnji, potvrda o vlasništvu i teretima Lučke kapetanije Pula, konačni certifikat klase Ruskog registra pomorskih brodova, te je vlasništvo sa svim rizicima vezanim za sigurnost broda prešlo na turkmenistansku pomorsku agenciju. Ugovor o gradnji broda se nakon primopredaje smatra izvršenim, osim u dijelu koji se odnosi na jamstveni period od 12 mjeseci od isporuke.

Brod je dočekan po najvišem državnom protokolu i uz nazočnost predsjednika Turkmenistana i premijera Republike Hrvatske, te je početkom eksploatacije broda otvorena linija za prijevoz kamiona, vozila i putnika između luke Turkmenbaši i luke Baku u Azerbajdžanu.

#### 4. ZAKLJUČAK

Pravni status broda u gradnji koji treba biti predan naručitelju izvan luke brodogradilišta u inozemstvu nije bio jasno i precizno definiran u Pomorskom zakoniku, te su odluci koje i kakve isprave brod u gradnji mora imati prethodile brojne diskusije i različita pravna tumačenja. Kako bi pravni okvir za takve i slične situacije u budućnosti bio jednostavniji, tijekom rada na izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2019. godine predložene su izmjene članka 99. toga zakonika.

Stručno povjerenstvo Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za izradu Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika prihvatilo je te izmjene te je 2019. godine zakonodavac izmijenio članak 99. Pomorskog zakonika<sup>2</sup> koji sada glasi:

1. Privremeni upisni list izdaje se brodu kada još nisu ispunjeni uvjeti za upis, brodu nabavljenom u inozemstvu koji još nema upisni list, brodu koji je u inozemstvu, a izgubljen mu je upisni list, te brodu u gradnji, kada još nisu ispunjeni uvjeti za upis u upisnik kao brod.
2. Brod i brod u gradnji koji još nije upisan u hrvatski upisnik brodova stječe privremenim upisnim listom hrvatsku državnu pripadnost i pravo i dužnost vijati zastavu Republike Hrvatske.
3. Privremeni upisni list važi najdulje tri mjeseca od njegova izdavanja.
4. Privremeni upisni list izdaje nadležna Lučka kapetanija iz članka 254. ovog zakonika.

Izmjenom navedenog članka 99. Pomorskog zakonika eksplicite se predviđela mogućnost da brodovi u gradnji mogu biti predani naručitelju ne samo u luci brodogradilišta već i u drugim lukama, sukladno slobodi ugovaranja potrebama i intencijama ugovornih strana i odredbama iz ugovora o gradnji broda. Time se bitno olakšala procedura ishođenja dokumenata koji se odnose na pravo i dužnost vijanja zastave Republika Hrvatske te posljedično omogućilo brodogradilištima da u specifičnim situacijama imaju povoljniju pregovaračku poziciju i mogućnost ispunjenja zahtjeva naručitelja broda.

---

<sup>2</sup> Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13, 17/19.

**Summary:**

**DELIVERY AND ACCEPTANCE OF A VESSEL UNDER  
CONSTRUCTION IN A FOREIGN PORT**

*This paper outlines a precedent from the Croatian shipbuilding industry, i.e. the delivery and acceptance of two vessels under construction in the port of Turkmenbashi in Turkmenistan, the passage of the vessels through the Volga-Baltic Waterway, the processes of obtaining permission for the passage from the ministries of the Russian Federation, specific legal documentation issued for the vessels under construction for a one-way non-commercial voyage to the port of delivery, delivery and acceptance, and the transfer of ownership and obligations to the shipowner. The paper also considers the amendment to Article 99 of the Maritime Code as a consequence of this marine adventure.*

**Keywords:** *shipbuilding contract; vessel under construction; delivery and acceptance outside the shipbuilder's port; Article 99 of the Maritime Code.*