

# Klauzula „Hire“ u standardnim obrascima ugovora o prijevozu stvari morem

---

**Radman, Darian**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2015**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:428961>

*Rights / Prava:* [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-12-28**



**Sveučilište u Zadru**  
Universitas Studiorum  
Jadertina | 1396 | 2002 |

*Repository / Repozitorij:*

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJ

**SVEUČILIŠTE U ZADRU**  
**POMORSKI ODJEL**

Završni rad

**Klauzula „Hire“ u standardnim obrascima ugovora o prijevozu  
stvari morem**

*The hire clause in the standard forms of carriage of goods by sea*

Darian Radman

Zadar, 2015.

**SVEUČILIŠTE U ZADRU**  
**POMORSKI ODJEL**  
**SVEUČILIŠNI PREDDIPLOMSKI STUDIJ**  
***BRODOSTROJARSTVO I TEHNOLOGIJA POMORSKOG PROMETA***

Završni rad

**Klauzula „Hire“ u standardnim obrascima ugovora o prijevozu  
stvari morem**

***The hire clause in the standard forms of carriage of goods by sea***

Predmet: Pomorsko pravo

Mentor: doc. dr. sc. Dino Županović

Student: Darian Radman

Broj indeksa: 0269037055

Zadar, 2015.

## Sadržaj

SAŽETAK .....	2
UVOD .....	3
I DIO .....	5
1. UGOVORI O PRIJEVOZU STVARI MOREM .....	5
1.1. POJAM I ELEMENTI UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM .....	5
1.2. VRSTE UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM .....	6
2. VOZARINA - PREMA ODREDBAMA POMORSKOG ZAKONIKA .....	9
2.1. Pojam i elementi određivanja visine vozarine .....	9
2.2. Visina vozarine u slobodnoj i linijskoj plovidbi te vozarine na putovanje i vrijeme .....	10
2.3. Računanje vozarine na temelju količine i vrijednosti tereta te individualno .....	11
2.4. Vozarina napoprijeko .....	11
2.5. Posebno o određivanju visine vozarine kod brodarskog ugovora na vrijeme ( <i>time charter</i> ) .....	12
2.6. Vjerovnici i dužnici vozarine .....	12
3. PLAĆANJE VOZARINE - PREMA ODREDBAMA POMORSKOG ZAKONIKA .....	14
3.1. Vrijeme i mjesto plaćanja vozarine .....	14
3.2. Promjena ugovorene vozarine .....	14
3.3. Vozarina za slučaj manje ili više ukrcanog tereta ili tereta koji nije ugovoren .....	15
3.4. Još nekoliko napomena u vezi s plaćanjem vozarine .....	16
II DIO .....	17
4. VOZARINA ( <i>HIRE</i> ) – PREMA STANDARDNIM OBRASCIMA UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM .....	17
4.1. Sadržaj klauzule <i>hire</i> .....	17
4.1.1. Obveza plaćanja vozarine .....	17
4.1.2. Pravo na obustavu vozarine ( <i>off - hire</i> ) .....	19
4.1.3. Obveza plaćanja ostalih troškova koji nisu dio obaveze plaćanja vozarine .....	22
ZAKLJUČAK .....	23
LITERATURA .....	25
SUMMARY .....	27
PRILOZI .....	28

## SAŽETAK

U ovom se radu analiziraju pravna pitanja u predmetu *hire* klauzule odnosno odredbe o vozarini. Radi se o važnoj stavci u reguliranju ugovornog odnosa prijevoza stvari morem pa se smatra potrebnim ukazati na njezin sadržaj i pravne probleme.

Rad je podijeljen u dva dijela. U prvom dijelu rada iznose se teorijska objašnjenja pravnih problema u predmetu *vozarine (hire)* isključivo sa stajališta odredbi hrvatskog pravnog izvora pomorskog prava - Pomorskog zakonika. U ovom dijelu rada sistematiziraju se ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, ističe se mjesto ugovora o prijevozu stvari morem unutar iste sistematizacije, iznosi se pojam, elementi i vrste ugovora o prijevozu stvari morem. Određuje se pojam vozarine, njezini elementi te ostala pravna pitanja plaćanja vozarine.

U drugom dijelu rada posebno se osvrćemo na sadržaj odredbe o vozarini odnosno klauzule *hire* na primjeru standardnih obrazaca ugovora o prijevozu stvari morem. Ukazuje se na razloge obustave vozarine (*off-hire*) kao što je slučaj havarije, devijacije i sl. Utvrđivanje sadržaja klauzule *hire* prvenstveno se odnosi na standardne obrasce ugovora o prijevozu stvari morem kodnog naziva BALTIME i NYPE.

### **Ključne riječi**

Klauzula *hire* (odredba o vozarini), brodarski ugovori na vrijeme, standardni obrasci BALTIME i NYPE

## UVOD

Klauzula *hire* odnosno odredba o vozarini predstavlja važnu odredbu svakog ugovornog odnosa u predmetu prijevoza stvari morem. Naime, smatra se da ova odredba povezuje više subjekata pomorsko-pravnih odnosa: broдача, prijevoznika, naručitelja, krcatelja i primatelja tereta. [lit.8]

S obzirom na različite načine iskorištavanja pomorskih brodova, uvodno potrebno je sistematizirati iste ugovore i utvrditi njihova temeljna obilježja, a u okviru naznačene sistematizacije utvrditi mjesto ugovora o prijevozu stvari morem.

Polazeći od odredbi hrvatskog Pomorskog zakonika [lit. 13], sve ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova dijelimo na:

- a. Ugovore o pomorskom plovidbenom poslu i
- b. Ugovor o zakupu broда (vidjeti čl. 442. Pomorskog zakonika).

Naznačeni se ugovori međusobno razlikuju prema pravnoj prirodi. Dok su ugovori o pomorsko plovidbenom poslu po svojoj pravnoj prirodi ugovori o djelu, ugovor o zakupu broда je ugovor o uporabi stvari. [lit. 5, 6, 7]

U ugovorima o pomorsko plovidbenom poslu predmet pravnog odnosa je činidba prijevoza stvari ili neka druga činidba koja se obavlja iskorištavanjem broда, dok se kao korelat toj obvezi broдача javlja obveza korisnika pomorske plovidbe za isplatu naknade za izvršenu uslugu. [lit. 5, 6, 7]

Ugovorom o zakupu broда obvezuje se zakupodavatelj (vlasnik broда ili brođovlasnik) dati zakupoprimatelju određeni brođ radi obavljanja plovidbene djelatnosti, uz plaćanje zakupnine. Svrha je ugovora uporaba broда. Iako Pomorski zakonik poznaje jedinstven oblik ugovora o zakupu broда, u praksi se javlja više međusobno različitih oblika takvih ugovora. [opširnije o ugovoru o zakupu broда lit. 3]

Pomorski zakonik ugovore o pomorsko plovidbenom poslu dijeli na više vrsta. Njihova podjela je izvršena prema činidbi na koju se brođar obvezuje [lit. 11] Opširnije, prema Pomorskom zakoniku, ugovori o pomorskom plovidbenom poslu jesu:

- a. Ugovori o prijevozu stvari morem;
- b. Ugovori o prijevozu putnika i njihove prtljage morem;
- c. Ugovori o tegljenju odnosno potiskivanju morem i

- d. Ugovori koji se odnose na druge plovidbene poslove, tzv. neimenovani ugovori (čl. 443. Pomorskog zakonika). [lit. 13]

Odredbe Pomorskog zakonika koje se odnose na pojedine ugovore o pomorskom plovidbenom poslu na odgovarajući se način primjenjuju i na ostale ugovore o pomorskom plovidbenom poslu. Analogna primjena propisa jednog ugovora na drugi dolazi u obzir samo ako Pomorskim zakonikom nije drugačije određeno (čl. 444. Pomorskog zakonika). [lit. 11, 13]

Iako postoje različiti načini iskorištavanja pomorskih brodova, predmet ovog rada je ugovorni odnos prijevoza stvari morem i to jedan segment ovih prijevoza, a to je ugovaranje vozarine (*hire*). Naime, polazeći od toga da se u suvremenoj pomorskoj praksi ugovaranja u pomorstvu pojavljuje veći broj problema kod ugovaranja vozarine, odnosno veći broj sudskih presuda, smatra se potrebnim ukazati na naznačene probleme.

Rad je podijeljen u dva dijela. U prvom dijelu rada, iznose se teorijska objašnjenja pravnih problema u predmetu vozarine i to isključivo sa stajališta odredbi hrvatskog pravnog izvora pomorskog prava - Pomorskog zakonika [vidjeti lit. 13]. U ovom dijelu rada određuje se pojam, elementi i vrste ugovora o prijevozu stvari morem. Potom se određuje pojam vozarine, njezini elementi, pravna pitanja plaćanja vozarine u linijskoj i slobodnoj plovidbi te kod ugovora na putovanje i na vrijeme. Također, u prvom se dijelu rada utvrđuju načini plaćanja vozarine te slučajevi promjene ugovorene vozarine. Utvrđuju se i problemi plaćanja vozarine kod brodarskog ugovora na vrijeme (*time charter*) kao što je zakašnjenje predaje tereta, gubitak tereta i sl.

U drugom dijelu rada posebno se osvrćemo na sadržaj odredbe o vozarini odnosno klauzule *hire* na primjeru standardnih obrazaca ugovora o prijevozu stvari morem. Utvrđivanje sadržaja klauzule *hire* prvenstveno se odnosi na standardne obrasce ugovora o prijevozu stvari morem kodnog naziva BALTIME i NYPE. Radi se o obrascima koji se najčešće koriste u praksi ugovaranja prijevoza stvari morem pa se analiza sadržaja klauzule *hire* ovih obrazaca smatrala logičnom. Isti su obrasci u prilogu ovog rada.

# I DIO

## 1. UGOVORI O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Polazeći od odredbi temeljnog hrvatskog pravnog izvora pomorskog prava - Pomorskog zakonika, u ovom dijelu rada utvrdit ćemo pojam i elemente ugovora o prijevozu stvari morem te vrste naznačenog ugovora. Posebno ćemo se osvrnuti na razlike između brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod (*time charter*) i brodarskog ugovora na putovanje (*voyage charter*). Naznačeni ugovori sadrže specifična obilježja kada se radi o ugovaranju vozarine pa je potrebno utvrditi ista obilježja ovih ugovora.

### 1.1. POJAM I ELEMENTI UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Prema Pomorskom zakoniku, čl. 447., ugovorom o prijevozu stvari morem prijevoznik se obvezuje da će prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza da će platiti vozarinu. [lit. 13] Iz naznačene zakonske definicije proizlaze sljedeći bitni elementi ugovora o prijevozu stvari:

a) stvar/i - pojmom *stvar* (lat. *res*) obuhvaćen je svaki pokretni predmet koji se prevozi na temelju ugovora o prijevozu. Pomorski zakonik zapravo izbjegava pojam *roba* u smislu stvari u trgovačkom prometu. To znači da objekt prijevoza može biti i stvar koja se ne nalazi u trgovačkom prometu. Ako je krcatelj predao stvari složene u kontejneru ili u drugoj napravi za sjedinjenje tereta, pojmom *roba* obuhvaćen je i kontejner. Kao objekt prijevoza mogu se javiti samo stvari čiji je promet pravno dopustiv. Stvar se individualizira vrstom i količinom, a količina stvari određuje se po masi, obujmu, težini ili broju komada; [lit. 5, 6, 7]

b) obveza broдача je da stvari *preveze* - pod tim se pojmom podrazumjeva da brodar primi stvar na prijevoz u jednoj luci i preda je primatelju u drugoj (u tom smislu potrebno je koristiti pojmove ukrcajna i iskrcajna tj. odredišna luka); [lit. 8, 11]

c) stvari se moraju prevesti *brodom* – pojam broda jasno je definiran u uvodnom dijelu Pomorskim zakonikom u čl. 5. [opširnije lit. 9]

d) naručitelj je obvezan *platiti vozarinu* – vozarina je također bitan element ugovora o prijevozu stvari, budući da su ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, a time i ugovori o prijevozu stvari morem, trgovačno-pravni poslovi. Ovdje je potrebno dodati da se na



prijevoze koji nisu naplatni ne primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika već odredbe obveznog prava (u našoj državi te su odredbe propisane Zakonom o obveznim odnosima [vidjeti lit. 14])

## 2.1. VRSTE UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Sve ugovore o prijevozu stvari morem Pomorski zakonik dijeli na:

- a) brodarske ugovore (*charter*) i
- b) ugovore o prijevozu pojedinih stvari (pomorsko-prijevoznički ugovori) (čl. 448.).

Kada je riječ o brodarskom ugovoru potrebno je naglasiti da u pomorskoj poslovnoj praksi postoje dva osnovna oblika ugovora koji se nazivaju *charter*. Oni se međusobno razlikuju po tome stječe li uzimatelj broda potpunu upravu nad iskorištavanjem broda ili samo pravo da se brodom služi, a brodar zadržava upravu nad brodom i ostaje prijevozni poduzetnik. U prvom se slučaju radi o ugovoru o uporabi broda, a drugi je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o djelu. Pomorski zakonik jasno razlikuje ta dva oblika ugovora. Kao oblik ugovora o uporabi broda Pomorski zakonik poznaje ugovor o zakupu broda. Taj ugovor Pomorski zakonik odvojeno tretira od ugovora o plovidbenom poslu. Drugi oblik ugovora spada u pomorsko-plovidbene poslove. Taj oblik ugovora Pomorski zakonik naziva *brodarski ugovor*. U poslovnoj se praksi brodarski ugovor još naziva ugovor o najmu broda. Tim se ugovorom brodar obvezuje prevesti stvari brodom, pa se radi o ugovoru o djelu. [lit. 11]

Brodarske ugovore možemo podijeliti na brodarske ugovore za cijeli brod, razmjerni dio broda (npr. 1/2 broda) i određeni brodski prostor (npr. brodsko skladište br. 3), a s obzirom na trajanje ugovora razlikujemo brodske ugovore na vrijeme (*time charter*) i brodarske ugovore na putovanje (*voyage charter*). [lit. 5, 6, 7, 11]

Unutar naznačene podijele brodarskih ugovora, potrebno je prvenstveno utvrditi temeljna obilježja brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod odnosno obilježja *time chartera*. Naime, brodarskim ugovorom na vrijeme za cijeli brod prijevoznik se obvezuje naručitelju da će mu u granicama ugovora i prema namjeni broda, tijekom ugovorenog vremenskog razdoblja, prepustiti određeni brod na raspolaganje te obaviti prijevoze onako kako naručitelj bude određivao. Ovim ugovornim odnosom naručitelj se obvezuje da će plaćati ugovorenu vozarinu na vrijeme. [lit. 5]

Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, prema sistematizaciji prihvaćenoj Pomorskim zakonikom, spada među ugovore o pomorskom plovidbenom poslu, koji je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o djelu, a predmet im je iskorištavanje broda radi plovidbe, bez obzira ostvaruje li se plovidba prijevozom stvari, putnika, tegljenjem ili drugim plovidbenim poslom, za razliku od ugovora o zakupu broda kojim brodovlasnik prepušta brod na potpunu upotrebu i iskorištavanje zakupoprimalju, a koji je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o upotrebi [lit. 4]

Danas se u gotovo svim vodećim pomorskim državama ugovor o *time charteru* smatra ugovorom o djelu, no kada se postavi pitanje o kakvom se djelu radi razlike postoje. Po jednim, kao npr. po rješenjima sadržanim u talijanskom pravu [vidi *Codice della navigazione*, lit. 12, 15], radi se o izvršenju djela plovidbe, dok se po drugima radi o izvršenju djela prijevoza (takav stav zauzima i hrvatsko pomorsko pravo). Ako se prihvati da prijevoznik kod izvršenja ugovora o *time charteru* izvršava samo djelo plovidbe, onda on nema funkciju prijevoznika (*carrier*), već ta funkcija prelazi na naručitelja (*charterer*). Značajna razlika u zakonodavstvima većine zemalja u odnosu na talijansko pravo jest u tome što se smatra nelogičnim da prijevoznik može vršiti samo djelo plovidbe, jer plovidba je rijetko kada sama sebi cilj. Organizacija i stručna skrb o izvršenju prijevoza ostaju na prijevozniku i na njegovim ljudima, jer su zapovjednik broda i posada kod ugovora o *time charteru* namještenici prijevoznika. Prema tome, prijevoznik ne vrši samo djelo plovidbe, već djelo „stručnog i profesionalnog izvršenja prijevoza“, kako se navodi u literaturi. [lit. 8]

Često se ovaj ugovorni odnos izjednačava s brodarskim ugovorom na putovanje. Međutim, uspoređujući ova dva tipa ugovora, svakako postoje jasne razlike. Jedna se od tih razlika odnosi i na način ugovaranja plaćanja vozarine. Tako se kod brodarskog ugovora na putovanje vozarina plaća po izvršenom putovanju, dok kod brodarskog ugovora na vrijeme na određeno vrijeme (npr. mjesečno). [lit. 4]

Razlika između ove dvije vrste ugovora proizlazi iz same definicije pojma brodarskog ugovora na vrijeme (*voyage charter*). Naime, ovim se ugovorom brodar obvezuje da će prevesti stvari u jednom ili više unaprijed određenih putovanja. Obveza brodara da obavi više određenih putovanja temelji se na jednom ugovoru. Iako, ugovorom se može predvidjeti određeni broj putovanja ili se određuje broj putovanja koja se imaju obaviti u određeno vrijeme. Bez obzira na ugovoreni način prijevoza, trajanje putovanja ne utječe na vozarinu, osim ako vozarina nije određena po jedinici vremena. Troškovi zakašnjenja u izvođenju putovanja padaju na teret brodara, a ne kao u *time charteru* na naručitelja. Ako

putovanje traje duže od predviđenog, brodar ne može od naručitelja zahtjevati dodatnu vozarinu. Međutim, ako ono traje kraće od predviđenog, to ide u korist brodara jer se vozarina zbog toga ne smanjuje i brodom može raspolagati prije. Ako se na zahtjev naručitelja putovanje produlji dalje od ugovorenog odredišta, brodar ima pravo na povećan iznos vozarine. [lit.11]

Potrebno je dodati da se kod uzastopnih putovanja vozarina naplaćuje prema broju stvarno obavljenih putovanja, pa se i u ovome dijelu *voyage charter* razlikuje od *time chartera* gdje se vozarina plaća za ugovoreno vrijeme trajanja ugovora, neovisno o broju stvarno obavljenih putovanja. [lit. 11]

## **2. VOZARINA - PREMA ODREDBAMA POMORSKOG ZAKONIKA**

U nastavku, utvrdit ćemo pojam i elemente određivanja visine vozarine, pravna pitanja plaćanja vozarine u linijskoj i slobodnoj plovidbi te kod ugovora na putovanje i na vrijeme. Također, utvrdit ćemo način računanja vozarine, probleme plaćanja vozarine kod brodarskog ugovora na vrijeme (*time charter*) te odrediti vjerovnike i dužnike vozarine, a sve temeljem odredbi hrvatskih pravnih izvora.

### **2.1. Pojam i elementi određivanja visine vozarine**

Vozarina (*hire*) je najvažnije brodarevo pravo i glavna obveza korisnika prijevoza. [lit. 7] Kod određivanja pojma vozarine, u pravnoj se literaturi vozarina opisuje kao „naknada brodaru za prijevoz tereta na ugovoreno odredište ili za upotrebu broda radi izvršenja nekog prijevoza“. [lit. 9] Za vozarinu nije bitno da se radi o prevezenom teretu, već o brodarevoj obvezi za prijevoz tereta, jer, prema okolnostima, postoji dužnost plaćanja vozarine i ako do stvarnog prijevoza nije uopće došlo. [lit. 5, 9]

U pojam *vozarina* obuhvaćeni su svi izdatci koje brodar ima prema brodu za izvršenje odnosno putovanja, uključivši i izvanredne troškove. Hoće li vozarinom biti obuhvaćeni troškovi ukrcaja, slaganja i iskrcaja tereta, predmet je ugovorne volje stranaka. Ako te troškove snosi brodar, oni ulaze u vozarinu. Pored toga u vozarinu ulaze i svi redoviti troškovi čuvanja robe od trenutka od kada je brodar robu primio na prijevoz, pa dok je nije predao primaocu. U vozarinu su, nadalje, uključeni i troškovi stajanja broda na raspolaganje za vrijeme stojnica, a što se tiče troškova stajanja broda za vrijeme prekostojnica, oni nisu uračunati u vozarinu. [lit. 9]

Vozarina se plaća isključivo u novčanom iznosu. Međutim, smatra se da novčana naplata nije bitan element vozarine (vidjeti *supra*), naročito ne na način da bi njeno plaćanje u novcu bio jedan od preduvjeta da se uopće može govoriti o prijevoznom ugovoru u smislu plovidbenog prava. Stvarni elementi o kojima ovisi visina vozarine mogu se svrstati na sljedeće elemente:

a) vrsta tereta koja se prevozi - u ovom pogledu vrijedi pravilo da je vozarina veća što brodar preuzima veći rizik ako ugovor ne bude uredno izvršen. Taj rizik zavisi od dva

glavna elementa: vrijednosti tereta i stupnja vjerojatnosti da on dođe na odredište u količini i stanju u kakvom je primljen na prijevoz;

b) količina tereta - što je veća količina tereta, bit će veća i vozarina, jer brodar pruža veće usluge, a i troškovi prijevoza su veći. Osim toga, i svota moguće brodareve odgovornosti ovisi o količini robe primljene na prijevoz. Za utvrđivanje visine vozarine dolaze u obzir mjere kao što je težina, volumen i broj komada;

c) prostor broda koji se stavlja na raspolaganje;

d) troškovi kojima je brodar podvrgnut u vezi s prijevozom;

e) trajanje ugovora o prijevozu - što ugovor duže traje, prirodno je da će i vozarina biti veća; i

f) tzv. zakon ponude i potražnje. [lit. 9]

Za određivanje visine vozarine važan je čl. 575. st. 1. Pomorskog zakonika prema kojem se visina vozarine određuje ugovorom. [lit. 13.] Pod pojmom *ugovor* u smislu ovog propisa podrazumjeva se i sklapanje ugovora po pristupanju putem brodarevih tarifa. Brodareve tarife obično donose sporazumno brodari koji sačinjavaju udruženje brodara [lit. 9]

## **2.2. Visina vozarine u slobodnoj i linijskoj plovidbi te vozarine na putovanje i vrijeme**

Visina vozarine u slobodnoj plovidbi ovisi o zakonu ponude i potražnje brodskog prostora. Kod ove vrste prijevoza, vozarina se za svaki pojedini prijevoz sklapa individualno ugovorom i dostiže visinu koja odgovara konkretnim uvjetima iako su vozarinski stavovi u isto vrijeme i za ista područja te za isti teret uglavnom jednaki. Za razliku od navedeng, kod linijskih brodova, stvar je bitno drukčija. Priroda ove vrste prijevoza, održavanje redovitih pruga te prijevoz komadne robe ili manjih količina tereta, omogućava brodarima lakše stvaranje monopola. Primjerice, održavanje redovitih pruga stvara mogućnost uspostavljanja takvih voznih redova koji će isključivati konkurenciju, a na prijevoze manje količine tereta ne utječu u onako jakoj mjeri svjetska ekonomska i druga zbivanja kao kod masovnih prijevoza. [lit. 9]

O vozarini na putovanje se radi kada je njena visina ugovorena na bazi putovanja, bez obzira koliko će putovanje trajati. U tom smislu Pomorski zakonik u čl. 578. st. 1. navodi da vozarina ugovorena brodarskim ugovorom na putovanje ostaje nepromjenjena,

neovisno o trajanju putovanja. [lit. 13] Bez obzira na okolnost da se vozarina kod ovog načina prijevoza obračuna jednako, postoje razlozi kada će se ona povisiti. Isto se događa kada se putovanje produži. Na isto upućuje odredba čl. 578. st. 2. Pomorskog zakonika. [lit. 13.] S druge strane, kada se radi o vozarini na vrijeme, karakteristično je da njena visina ovisi isključivo o trajanju putovanja.

### **2.3. Računanje vozarine na temelju količine i vrijednosti tereta te individualno**

Vojarina se može odrediti prema količini, što znači težini, obujmu, broju komada, ili može biti ugovorena prema vrijednosti tereta. Također, može se odrediti i individualno, iako se ovakav način određivanja vozarine smatra iznimkom. [lit. 5, 6, 11]

Kada se ugovori vojarina na temelju količine tereta, njezina primjena ovisi o prirodi odnosnog tereta, a sve sa stajališta što je za brodaru korisnije. S ovog stajališta tereti se dijele na lakše i teže. Ako teret po jednoj toni zauzima više od 50 kubnih stopa smatra se lakim teretom. Pod teškim teretom se smatra onaj koji po jednoj toni zauzima manje od 50 kubnih stopa brodskog prostora. Kod teških tereta za bazu računanja uzima se težina, a kod lakih prostornost. S druge strane, moguće je i da se vojarina odredi prema vrijednosti tereta; ovakva mjera se susreće jedino kod manjih komada tereta velike vrijednosti (npr. umjetničke slike, predmeti povijesne ili neke druge vrijednosti i sl.). Konačno, moguće je i da se vojarina odredi individualno; ovaj se način primjenjuje kod takvih tereta koji imaju neke posebne izvanredne osobitosti, primjerice tereti velikih dimenzija, izvanredne težine, opasni tereti (npr. nuklearni teret) i sl. [lit. 9]

Koja će se mjera odrediti ovisi o predmetnom ugovoru. Međutim, u nedostatku ugovora, primjenjuju se mjere koje vrijede u luci ukrajca.

### **2.4. Vojarina napoprijeko**

Ovakav način računanja vozarine se većinom primjenjuje po nekoj jedinici nosivosti ili brodskom prostoru koji će brodar staviti na raspolaganje. Pojam *napoprijeko* znači da je krcatelj ukrao više tereta nego što je ugovoreno i da se vojarina srazmjerno povećala, ili, drugi slučaj, krcatelj je ukrao manje tereta nego li odgovara osiguranom brodskom prostoru, ali mora platiti vozarinu kao da je prostor potpuno iskoristio. Slučajeve vozarine

napoprijeko predviđa i Pomorski zakonik te u odredbi čl. 576. st. 4. normira naveden način srazmjernog povećanja vozarine tj. obvezu njezina plaćanja bez obzira na neiskorištenost brodskog prostora. [lit. 13]

## **2.5. Posebno o određivanju visine vozarine kod brodarskog ugovora na vrijeme (*time charter*)**

Kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod (*time charter*) specifično je da se vozarina ugovara na bazi vremena, bez obzira na broj putovanja unutar ugovorenog vremenskog razdoblja. Premda formalno kod ovih ugovora visina vozarine nije određena ni vrstom ni količinom tereta, ipak ti elementi igraju stvarnu ulogu za određivanje njene visine. Tako se kod određivanja visine vozarine ima u vidu teret koji će se prevoziti (npr. sirova nafta, plin, suhi teret i sl.), kao i veličina broda, a mogu biti odlučni i drugi elementi kao primjerice brzina broda, njegova adaptiranost za prijevoz određene vrste tereta i sl. Za početak roka plaćanja vozarine kod ovih ugovora vrijede propisi kao i kod ugovora na putovanje za koje se plaća vozarina po jedinici vremena (vidjeti čl. 579. st. 1. Pomorskog zakonika) [lit. 11, 13]. Točno vrijeme početka plaćanja vozarine stranke mogu i ugovoriti, a ako stranke ništa ne ugovore, vrijeme istječe u 24.00 sata zadnjeg ugovorenog dana trajanja ugovora. (čl. 580. Pomorskog zakonika) [lit. 11, 13].

Na temelju odredbe čl. 581. st. 1. Pomorskog zakonika, vozarinu određenu brodarskim ugovorom na vrijeme plaća naručitelj u jednakim mjesečnim svotama, unaprijed, ali brodaru pripada vozarina samo za vrijeme dok je izvršavao ugovor. Prema odredbi čl. 581. st. 3. istog pravnog propisa, brodar može odustati od ugovora i kad vozarina nije plaćena o dospelosti. [lit. 11, 13].

Ako tijekom izvršavanja ugovora nastanu smetnje u iskorištavanju broda, sukladno odredbi čl. 581. st. 2. Pomorskog zakonika, vozarina se plaća ako je smetnja na strani naručitelja ili zbog izvršenja njegovih naloga. [lit. 11, 13].

## **2.6. Vjerovnici i dužnici vozarine**

U predmetu vozarine, valja razlikovati osobe ovlaštene na vozarinu (vjerovnike) i one obvezne na plaćanje vozarine (dužnike).

Pomorski zakonik, sukladno čl. 591., propisuje da pravo na vozarinu pripada brodaru. Na strani broдача, osobe koje su ovlaštene primiti vozarinu jesu prvenstveno zapovjednik broда, pomorski agent (*shipbroker*) te osoba koju je broдар temeljem odredbi građanskog prava ovlastio da u njegovo ime primi vozarinu. [lit. 13.] Zapovjednik broда ovo ovlaštenje ima kao zakonski zastupnik broдача. U ovim slučajevima, on može nastupiti u vlastito ime i bez specijalne punomoći.

Prema odredbi čl. 132. st. 2. Pomorskog zakonika, zapovjednik broда ima pravo u mjestu izvan sjedišta broдача sklapati ugovore o pomorsko-plovidbenim poslovima, osim broдарskog ugovora na vrijeme za cijeli broд pa isto tako ima pravo primiti vozarinu. [lit. 13.] Ovo ovlaštenje ima i pomorski agent [lit. 1]. Običaj je da pomorski agent svoju punomoć za preuzimanje vozarine dokazuje prezentacijom teretnice koju mu ustupi zapovjednik broда. Međutim, nije potrebna posebna punomoć za primitak vozarine, budući da to spada u okvir njegove redovite dužnosti [lit. 9, 1]

Od osoba ovlaštenih na vozarinu, valja razlikovati osobe obvezne na plaćanje vozarine. Ova obveza može biti ugovorena na strani naručitelja ili primatelja tereta. Također, bitno je istaknuti da ista obveza ne može biti ugovorena na strani krcatelja. Na isto upućuje čl. 434. Pomorskog zakonika prema kojem se izričito navodi da „krcatelj nije obveznik plaćanja vozarine“. [lit. 13]

Dakle, naručitelj je glavni obveznik plaćanje vozarine budući da je s broдарom sklopio ugovor o prijevozu stvari morem. [lit. 5, 6, 9] Od svoje obveze se može osloboditi jedino ugovorom s broдарom. Naručiteljeva dužnost, što se tiče plaćanja vozarine, može se sastojati u tome da plati vozarinu redovito unaprijed, ili da garantira njenu isplatu u slučaju da ne bude plaćena od drugih obveznika, prvenstveno primatelja tereta. [lit. 9]

Uz naručitelja, i primatelj tereta je osoba obvezna na plaćanje vozarine. Međutim, ova njegova dužnost ovisi o tome prima li teret bez teretnice ili s teretnicom. Naime, ako se prijevoz obavlja bez izdavanja prijevozne isprave, primatelj je dužan platiti vozarinu i druge tražbine u vezi s prijevozom tereta u trenutku preuzimanja tereta. Moguće je isto tako, ako se teret preuzima na temelju teretnice, da primatelj plati tražbine naznačene u teretnici [lit. 9]



### **3. PLAĆANJE VOZARINE - PREMA ODREDBAMA POMORSKOG ZAKONIKA**

#### **3.1. Vrijeme i mjesto plaćanja vozarine**

Što se tiče vremena plaćanja vozarine, prema Pomorskom zakoniku vrijeme plaćanja vozarine stranke određuju ugovorom. [lit. 13]. Problem se svodi na pitanje mora li se vozarina platiti unaprijed ili tek kada teret stigne na odredište? Smatra se, ako ugovorne stranke o tom pitanju nisu ništa ugovorile, da se vozarina plaća nakon dolaska broda na odredište. Plaćanje vozarine teoretski mora uslijediti prije nego što brodar preda teret jer poslije toga on gubi realnu sigurnost za naplatu. U praksi, zapovjednik, i bez naplate vozarine, određuje iskrcaj odnosno predaju tereta sve dotle dok teret koji se nalazi u njegovoj detenciji predstavlja dovoljnu garanciju za dugujuću vozarinu. U praksi se primatelju tereta dozvoljava kratak rok za plaćanje vozarine, redovito 24 sata od početka predaje tereta da bi mu se tako dala mogućnost da ustanovi stanje tereta i obračun vozarine. [lit. 9, 11,]

Stranke mogu ugovoriti da će se vozarina platiti unaprijed. Ovakav način plaćanja vozarine redoviti je slučaj u linijskoj plovidbi [lit. 1, 13] Takvo plaćanje može biti ugovoreno za čitav iznos vozarine ili za jedan određeni dio koji se obično navodi u postocima u odnosu na cjelokupnu vozarinu. Vozarina plativa unaprijed redovito se plaća u trenutku potpisivanja teretnice. [lit. 9, 13]

Osim određivanja vremena plaćanja vozarine, važno je i mjesto njezina plaćanja. Pomorski zakonik u tom dijelu ne sadrži odredbu koja bi upućivale na mjesto plaćanja vozarine. Jedina odredba koja bi se u tom dijelu mogla primjeniti za slučaj ako pitanje mjesta plaćanja vozarine nije određeno ugovorom, je odredba čl. 315. st. 1. prema kojoj se novčane obveze ispunjavaju u mjestu u kojem vjerovnik ima sjedište odnosno prebivalište, a u nedostatku prebivališta boravište. Iz naznačene odredbe mjesta plaćanja vozarine je sjedišta društva ili, ako se radi o fizičkoj osobi, mjesto prebivališta odnosno boravišta.

#### **3.2. Promjena ugovorene vozarine**

Prema načelima građanskog prava, jednom ugovorena vozarina ostaje nepromjenjena. To slijedi iz načela Zakona o obveznim odnosima prema kojem se stranke moraju pridržavati ugovornih uvjeta. [lit. 14]

Pomorski zakonik, sve razloge koji utječu na promjenu visine novčane obveze normira u čl. 453. st. 1. Prema Pomorskom zakoniku, temelj za promjenu vozarine postoji svaki put kada ugovor nije izvršen onako kako bi morao biti. Na temelju ove činjenice brodar može izgubiti pravo na vozarinu.

Jedan od tih razloga može biti nedolazak tereta na odredište. U ovom predmetu, Pomorski zakonik u čl. 586. st. 1. navodi da će brodar imati pravo na vozarinu samo za teret koji je prevezen i u luci odnosno pristaništu odredišta stavljen primaocu na raspolaganje [lit. 13] Pravilo da se vozarina ne plaća za teret koji nije stigao na odredište i predan primaocu, vrijedi i za vozarinu ugovora na putovanje koja se obračunava po jedinici upotrebljenog vremena. Da bi brodar imao pravo na vozarinu mora dokazati da je predao teret na odredište. Potpis primaoca na teretnici znači potvrdu primaoca da je teret primio. [lit. 9]

Pomorski zakonik navodi da će se vozarina platiti i za teret koji nije prevezen i stavljen primaocu na raspolaganje ako je nedolazak tereta na odredište uzrokovao naručitelj prijevoza, krcatelj ili osoba ovlaštena da raspolaže teretom, odnosno osobe za koje oni odgovaraju. [lit. 9, 13]

### **3.3. Vozarina za slučaj manje ili više ukrcanog tereta ili tereta koji nije ugovoren**

U slučaju da krcatelj ukrca manje tereta od ugovorenog plaća punu vozarinu do ugovorene količine. U tom pogledu Pomorski zakonik u čl. 576. st. 3. navodi: „ako se ukrca manje tereta od onoga što je ugovoreno ili se ne ukrca ništa, vozarina se plaća za cijelu ugovorenu količinu tereta“. Ovo je tzv. vozarina „prazno za puno“ tj., „mrtva vozarina“ . [lit. 13]

U slučaju da krcatelj ukrca više tereta od ugovorenog, prema odredbi čl. 576. st. 1. Pomorskog zakonika, vozarina se razmjerno povećava. [lit. 13] Načelno je važno da je zapovjednik odnosno brodar pristao na veći ukrcaj tereta. Radi se u stvari o teretu koji se krcao na temelju ugovora o prijevozu i ugovorene vrste, ali je njegova količina veća od ugovorene. [lit. 9]

Za slučaj da se umjesto ugovorenog tereta ukrca drugi, Pomorski zakonik navodi da se u tom slučaju plaća vozarina za stvarno ukrcani teret, ako se umjesto ugovorenog tereta ukrca drugi teret čija je vozarina veća od ugovorene, odnosno ako je ukrcano manje tereta nego što je ugovoreno, a vozarina je za ukrcani teret veća od ugovorene plaća se cijela

ugovorena vozarina i razlika između ugovorene i veće vozarine za ukrcani dio tereta. [lit. 13]

#### **3.4. Još nekoliko napomena u vezi s plaćanjem vozarine**

Može se postaviti pitanje o plaćanju vozarine za slučaj tereta ukrcanog bez pristanka broдача i tereta neispravno ili nepotpuno označenog, tada se prema odredbi čl. 587. Pomorskog zakonika vozarina plaća po najvišem vozarinskom stavu prema kojemu se za odgovarajuću vrstu tereta ugovarala vozarina u vrijeme ukrcanja tog tereta za isti ili približni put ako je tako određena vozarina veća od ugovorene [lit. 9, 13]

Također, može se postaviti pitanje o plaćanju vozarine za slučaj propasti (gubitka) tereta. Pod propašću tereta ne podrazumjeva se samo njegova materijalna propast već i svaka nemogućnost da se teret preda primatelju. [lit. 2] Razlog propasti tereta može biti primjerice viša sila. Propast tereta zbog više sile, prema stajalištu u literaturi, uvijek pada na teret broдача. [lit. 1, 2, 13, 14 ] U Pomorskom zakoniku ovo je pitanje normirano čl. 587. prema kojem, ako je teret propao, odnosno nije stigao na odredište zbog slučaja više sile, broдар nema pravo na vozarinu, međutim, ako je teret naknadno spašen broдарu pripada vozarina razmjerno korisno prevaljenom putu. [lit. 13]

U slučaju kvara tereta, Pomorski zakonik ovaj razlog ne spominje među one koji broдарu oduzimaju pravo na vozarinu, pa prema tome slijedi da će broдар imati pravo na vozarinu unatoč okolnosti da je teret tijekom puta oštećen.

## II DIO

### 4. VOZARINA (*HIRE*) – PREMA STANDARDNIM OBRASCIMA UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

U ovom dijelu rada posebno ćemo se osvrnuti na sadržaj odredbe o vozarini odnosno klauzule *hire* na primjeru sadržaja standardnih obrazaca ugovora o prijevozu stvari morem. Budući da se u pomorskoj praksi ugovaranja u pomorstvu općenito, pa tako i ugovaranja prijevoza stvari morem, uobičajeno koriste standardni obrasci ugovora, zanima nas na koji je način određen sadržaj ove klauzule u istim obrascima. Pri tome, posebno izdvajamo sadržaj klauzule *hire* standardnih obrazaca ugovora o prijevozu stvari morem kodnog naziva BALTIME i NYPE. Naznačeni su obrasci u prilogu ovog završnog rada.

Također, u ovom dijelu rada ukazat ćemo i na rješenja sudske prakse u dijelu kršenja odnosno ne postupanja prema klauzuli *hire* iz standardnog obrasca ugovora.

#### 4.1. Sadržaj klauzule *hire*

##### 4.1.1. Obveza plaćanja vozarine

Prema odredbama standardnih obrazaca ugovora o prijevozu stvari morem, vozarina se plaća vremenski za cijelo vrijeme trajanja ugovora. Smatra se da ona ima obilježja najamnine, kako se to u engleskoj terminologiji naziva - *hire*. [lit. 10]

Prema odredbama standardnih obrazaca, vozarina se plaća kroz cijeli ugovoreni period izuzev ako takva obveza nije isključena izričitom odredbom ugovora; ili ako ne nastupe razlozi za raskid ugovora. [vidjeti prilog]

Sukladno odredbama standardnih obrazaca, vozarina se plaća u gotovini (*in cash*) i bez popusta [vidjeti prilog]. Gotovinsko plaćanje uključuje svaki oblik bankovne transakcije. [lit. 10]

Složenost problema u ispunjenju obveze plaćanja vozarine iskazana je kroz veći broj sudskih presuda, u prvom redu engleskih sudova. Razmatranjem presude *Mackrell vs. Simond, Bryne vs. Pattison, Havelock vs. Geddes i Gibbon vs. Mendez* mogu se izvesti dva osnovna zaključka u odnosu na činjenice je li i kada vozarina zarađena (*earned*), pa samim tim i plativa. Prema navodima rješenja suda, ako je pravo na vozarinu i njena dospelost na

bilo koji način vezani za uspjeh određenog putovanja ili dijela putovanja, tada, ako ugovoreno putovanje ili njegov dio nije izvršen na način kako je ugovoreno nije ispunjen osnovni ugovorni uvjet za sticanje prava na vozarinu tj. vozarina se ne smatra zarađenom, te se, nastavno na to, ne može tražiti njena naplata. [lit. 10 citirano prema presudi *Mackrell vs. Simond, Bryne vs. Pattison, Havelock vs. Geddes i Gibbon vs. Mendez*]

U sudskom sporu *Gibbon vs. Mendez* vozarina je bila ugovorena mjesečno i proporcionalno za svako vrijeme kraće od mjesec dana, ali tako da se prva rata vozarine plaćala tek nakon što je zarađena dolaskom broda u prvu naznačenu odredišnu luku. Brod je bio izgubljen prije dolaska u tu naznačenu luku i zbog toga se je stalo na stanovištu da se nikakva vozarina ne duguje. [lit. 4 citirano prema presudi *Gibbon vs. Mendez*]

Ono na što upućuje sadržaj standardnih obrazaca ugovora o prijevozu stvari morem u slučaju neispunjenja obveze plaćanja vozarine prvenstveno je pravo broдача na odustanak od ugovora tj. pravo „povlačenja broda“ (*the right to withdraw*). Postojanje ovog prava ne dira na bilo koji način pravo broдача na raskid ugovora. Odredba o odustanku od ugovora ima slično djelovanje kao brisovna klauzula (*cancelling*). [o brisovnoj klauzuli vidjeti opširnije lit. 5, 6, 7, 9, 11] Dok je brisovna klauzula stimulirana u korist krcatelja, pravo odustanka od ugovora djeluje u korist broдача. Povlačenje broda broдар mora izvršiti u kratkom roku, odnosno „u razumnom roku“, kako se to navodi u standardnim obrascima ugovora. O donesenoj odluci broдар mora naručitelju dostaviti pismenu obavijest, te tako donesena odluka je konačna. [lit. 4]

Kod standardnih obrazaca ugovora BALTIME i NYPE postoje izvjesne razlike u pravo na odustanak od ugovora. Prema klauzuli *hire* (čl. 5.) obrasca BALTIME, pravo broдача na povlačenje broda slijedi samo zbog neplaćanja, odnosno neurednog plaćanja vozarine. S druge strane, klauzula *hire* (čl. 5.) obrasca NYPE pored ovih prava normira i pravo odustanka od ugovora zbog bilo kojeg drugog načina povrede odredbe *hire* [lit. 2, 4, 11]

Prema navodima sudske prakse, razlozi neurednog ispunjenja obveze plaćanja vozarine ovise o konkretnom slučaju. Tako jedan od razloga može biti stajalište naručitelja prema kojem on smatra da broдар nije uredno ispunio svoje obveze prijevoza stvari pa prema tome nema osnove za uredno ispunjenje plaćanja vozarine. U predmet *Rederi Aktiebolaget Unda vs. Burdon* suglasno ugovoru brod je bio „u svakom pogledu sposoban prevoziti rasuti i generalni teret“ i naručitelji su bili obvezni platiti troškove koji pripadaju teretu. Sud je stao na stajalište da ti troškovi ne obuhvaćaju troškove nabave *shifting boards*,

jer su *shifting boards* sastavni dio opreme broda koja ga čini sposobnom za plovidbu. [lit. 4, citirano prema presudi *Rederi Aktiebolaget Unda vs. Burdon*] Međutim, u predmetu *Artieselskapet Skagerak vs. Saramine*, zahtjev iz ugovora je bio da brod mora biti „u svakom pogledu sposoban za uobičajeni prijevoz tereta“, pa svi specijalni troškovi u vezi sa teretom, uključujući i troškove *shifting boards*, terete naručitelja s obzirom da prema odredbama ugovora brodaru uopće nije poznato kakav će sve teret biti prevožen. [lit. 4, citirano prema presudi *Artieselskapet Skagerak vs. Saramine*.] Također, zanimljiv je slučaj *The Patapsco - MacIver vs. Taue*, u kome je zapovjednik broda krivo obračunao potrebe bunkera na putovanju i zbog toga je morao skrenuti u usputnu luku. Zahtjev brodara da troškovi devijacije snosi naručitelj je odbijen jer pravo brodara ne dira u osnovnu obavezu zapovjednika broda da učini brod sposobnim za plovidbu, između ostalog i pravilnim obračunom potrebnog bunkera. [lit. 4, citirano prema presudi *The Patapsco -MacIver vs. Taue*]

#### **4.1.2. Pravo na obustavu vozarine (*off - hire*)**

U sadržaju klauzule *hire* standardnih obrazaca upućuje se na izvjesne slučajeve prema kojem obveza plaćanja vozarine može biti isključena odredbama samog ugovora ili u slučaju kada brodar ne ispunjava svoje ugovorne obveze. Takva se odredba u standardnim obrascima ugovora o prijevozu stvari morem naziva *off-hire*.

U literaturi se često ističe kako se *off-hire* klauzule ugovara kod nedostatka u ljudstvu, skladištima, kvaru na mašinama, šteti i drugim specifičnim događajima koji spriječavaju rad broda na više od 24 sata, te će obveza na plaćanje vozarine prestati dok brod ponovno ne bude u stanju nastaviti s izvršenjem ugovora. [lit. 2]

Također, autori često ispituju teorijske razloge zbog kojih je opravdano neplaćanje vozarine u razdobljima kada dolazi do prekida korištenja broda. Prema nekim stajalištima, vozarina se dužuje samo razmjerno vremenu za koje je brod efektivno na raspolaganju naručitelju. To je zbog toga što je predmet plaćanja vozarine vrijeme za koje naručitelj može raspolagati brodom. Ako se dogodi neki nepredviđeni događaj koji sprečava korištenje usluga broda od strane naručitelja, vozarina određena na vrijeme mora biti obustavljena. [lit. 2]

Smatra se da do prekida plaćanja vozarine ne dolazi zbog toga što je brodar bio kriv ili zbog krivnje članova posade. Prema *off-hire*, kako određuju standardni obrasci, ugovorne strane su suglasne da se vozarine neće plaćati za bilo koji vremenski period kada je brod bio

izvan upotrebe za više od 24 sata zbog bilo kojih okolnosti na strani broda, brodaru i osoblja kojim se brodar u svom poslovanju služi. [lit. 2]

Uspoređujući slučajeve *off-hire* standardnih obrazaca BALTIME i NYPE uočavamo opise radnji i propusta te drugih okolnosti vezanih za status naručitelja, krcatelja, vlasnika tereta ili primatelja kojima se daje pravo za obustavu vozarine. Opširnije, govori se o prirodnim manama tereta, nedostaci njegova pakiranja, nedostaci i mane goriva, maziva i drugih vrsta snabdijevanja i materijala koji terete naručitelja, te slučajevi neophodnog ponovnog slaganja tereta prouzročene opasnostima mora. [lit. 2, isto Prilog] U naznačenim slučajevima, prema odredbama standardnih obrazaca, daje se pravo brodaru na naknadu štete. [Prilog] Pored prava na naknadu štete, postoji i naručiteljevo pravo na produženje vremena trajanja ugovora za onoliko za koliko je brod bio *off-hire*. Međutim, potrebno je napomenuti da su *off-hire* događaji samo oni koji dovode do privremene nemogućnosti upotrebe broda. Stalna nemogućnost upotrebe vodila bi raskidu ugovora.

U sudskoj praksi, uz navedene razloge iz standardnih obrazaca ugovora, govori se i o ostalim specifičnim događajima koji dovode do obustave vozarine. Najčešće se spominju slijedeći događaji: nezgode i lom strojeva, oštećenja trupa ili opreme, havarije (sudar, udar, požar i sl.), skretanje broda s ugovorenog puta (devijacija), zakašnjenje broda, smanjena brzina broda (*speed deficiency*), manjak u posadi broda (*crew deficiencies, deficiencies of men*) i prekomjerna upotreba brodskog goriva te nepodobnost opreme broda za krcanje tereta. Tako je primjerice u predmetu *The Dinamic - Ocean Marine Navigation Limited vs. Koch Carbon Inc.* naručitelj zaustavio brod radi pregleda kako bi mogao dokazati svoje mnogobrojne pritužbe na izvršenje putovanja. Naručitelj je tvrdio kako je brod za vrijeme zadržavanja bio *off-hire*, dok su vlasnici držali kako je riječ o jednostranom raskidu ugovora od strane naručitelja i kako imaju pravo na naknadu štete. Sud je odlučio kako se radilo o zaustavljanju broda od strane naručitelja i kako je on zbog toga obvezan platiti vozarinu za vrijeme zaustavljanja te da vlasnici nemaju pravo na nikakvu daljnju naknadu štete jer je nisu niti pretrpjeli [lit. 2, citirano prema presudi *The Dinamic - Ocean Marine Navigation Limited vs. Koch Carbon Inc.*]

U slučaju *Hogavht vs. Miller, Brother & Co* sud je zauzeo stajalište kako je brod čiji se glavni stroj pokvario i koji je uplovio u luku iskrcaja pomoću tegljača i pomoćnog stroja u to vrijeme bio *off-hire*. Međutim, kada je došao u luku, brod je bio sposoban za iskrcaj vlastitom opremom, koja je bila ispravna, pa je sud bio mišljenja kako brod više nije *off-*

*hire*, te da je naručitelj dužan za to vrijeme platiti vozarinu. [lit. 2, citirano prema presudi *Hogavht vs. Miller, Brother & Co*]

U predmetu *The Pampilos - Buffracht (Cyprus) Ltd vs. Bonest Shipping Co. Ltd.* brod je dan u *charter* za prijevoz tereta iz luke Spetiba u Brazilu do Bourgasa u Bugarskoj. Vlasnici su brod doveli u luku u kojoj je brod stajao privezan 21 dan čekajući naručiteljeve naredbe. Naručitelj je tvrdio kako je brod nesposoban za plovidbu iz razloga smanjene brzine i velike potrošnje goriva, te je zbog toga umanjio vozarinu. Vlasnici su podnijeli tužbu pred sudom zahtijevajući naknadu štete zbog smanjenja vozarine i troškova čišćenja trupa broda od nečistoća. Tvrdili su da je trup broda za vrijeme boravka u luci obrastao planktonima što je utjecalo na smanjenje njegove brzine i povećanje potrošnje ulja. Temeljem iznesenih stavova, sud je odlučio da tužitelji imaju pravo na naknadu manjka vozarine, ali da naručitelj nije prekršio obvezu povrata broda u dobrom stanju. Naručitelj je uložio žalbu zbog bitnih povreda postupka i pogrešne ocjene dokaza. Ključno pitanje bilo je jesu li vlasnici upotrijebili dužnu pažnju kod kupnje i primjene boje protiv obrastanja pa se sud o tom pitanju izjasnio u korist vlasnika broda. U odnosu na tužbene navode o prekršenju naručiteljeve obveze da brod vrati u dobrom stanju sud je zauzeo stav kako je obrastanje trupa posljedica redovite upotrebe broda zbog čega su odbili tužbeni zahtjev u tom dijelu. [lit. 2, citirano prema presudi *The Pampilos - Buffracht (Cyprus) Ltd vs. Bonest Shipping Co. Ltd.*]

Kada se radi o zaustavljanju broda, također izdvajamo navode sudske prakse prema kojoj i zaustavljanje broda uslijed havarijskih nezgoda na brodu ili teretu može biti *off-hire* događaj. Suglasno sudskoj praksi, nije dovoljno smo zakašnjenje broda, već zaustavljanje podrazumijeva zadržavanje broda izazvano određenim fizičkim ili geografskim prisilama koje su direktno utjecale na izvršenje ugovora. [lit. 2, 8]

Određeni odbici od vozarine slični *off-hire* klauzuli predviđaju se i za slučaj kada kapacitet broda nije onakav kakav je prikazan u ugovoru. To se posebno odnosi na tankere, pa se u ugovore unosi tzv. mini *off-hire* klauzula, koja predviđa manje smanjenje vozarine (*reduction of hire*). [lit. 2, 8] Takvu mini *off-hire* klauzula sadrže i standardni obrasci BALTIME i NYPE. [Prilog]



#### ***4.1.3. Obveza plaćanja ostalih troškova koji nisu dio obaveze plaćanja vozarine***

Sadržaj klauzule *hire* potrebno je pratiti u kontekstu sadržaja ostalih odredbi standardnog obrasca te je potrebno razlučiti postojanje ostalih davanja koja padaju na teret naručitelja pored obveze plaćanja vozarine.

Prema standardnom obrascu BALTIME, naručitelj je obavezan osigurati plaćanje troškova goriva, vode za bojlere, lučke takse, naknadu za peljarenje (bilo da je obavezna ili fakultativna), naknadu za privez, prolaz kanalima, svijetla, tegljenje, konzularne takse, kanalske i lučke troškove, takse na tonažu, troškove u vezi s predajom i vraćanjem broda, agencijske i druge provizije, troškove priprema ukrcaja i samog ukrcaja, troškove iskrcaja, vaganja, prebrojavanja i predaje tereta, troškove inspekcije skladišta, hrane za službena lica na brodu i osobe u njihovoj službi te troškove zadržavanja broda i izdatke za vrijeme karantene. [lit. 4; isto Prilog]

Slično naznačenim odredbama standardnom obrascu BALTIME predviđa i obrazac NYPE, s time što za razliku od obrasca BALTIME, obrazac NYPE precizira međusobnu obavezu stranaka u vezi sa troškovima dezinfekcije i deratizacije. Isti troškovi prema obrascu BALTIME terete naručioca, a prema NYPE se dijele na način: ako su ti troškovi prouzrokovani bolešću posade, tada isti terete brodara, a ako su posljedica tereta, obveza su naručitelja. [lit. 4, isto Prilog]

## ZAKLJUČAK

Između različitih instituta pomorskog prava, posebno su zanimljivi ugovorni odnosi iz prijevoza stvari morem. Jedan od pravnih pitanja ugovornog odnosa prijevoza stvari odnosi se i na način ugovaranja vozarine (*hire*). Budući da se radi o važnom segmentu ugovaranja, smatrali smo potrebnim proučiti klauzulu tj. odredbu koja normira naznačenu materiju.

Ugovori o prijevozu stvari morem (*time charter, voyage charter* itd.) česti su ugovori u međunarodnom pomorskom prijevozu. Kod sklapanja ovih ugovora najčešće se koriste standardni obrasci (formulari ugovora s već otisnutim sadržajem). Najpoznatiji standardni obrasci ugovora o prijevozu stvari morem su obrasci kodnog naziva BALTIME i NYPE. Ovi su obrasci prema svom sadržaju vrlo slični, no određene razlike između njih ipak postoje. Iako, te razlike nisu značajne kada se radi o klauzuli *hire* tj. odredbi o vozarine.

Kako bi lakše analizirali sadržaj klauzule *hire* iz standardnih ugovornih obrazaca, proučili smo najvažnija pravna pitanja u predmetu vozarine i pri tome koristili odredbe hrvatskog prava odnosno Pomorskog zakonika. U opširnoj analizi odredbi o vozarini iz Pomorskog zakonika naglasili smo da je vozarina najvažnije brodarevo pravo i glavna obveza korisnika prijevoza. Riječ je o naknadi brodaru za prijevoz tereta na ugovoreno odredište ili za upotrebu broda radi izvršenja nekog prijevoza. Vozarina obuhvaća sve izdatke koje brodar ima prema brodu za izvršenje odnosno putovanja, uključujući i izvanredne troškove. Pomorski zakonik navodi da se vozarina plaća isključivo u novčanom iznosu. Međutim, smatra se da novčana naplata nije bitan element vozarine. Prema Pomorskom zakoniku, stranke mogu ugovoriti da se vozarina plati unaprijed. Ovakav način plaćanja vozarine redoviti je slučaj u linijskoj plovidbi. Pomorski zakonik također normira sve razloge koji utječu na promjenu visine vozarine. Prema Pomorskom zakoniku, temelj za promjenu vozarine postoji svaki put kada ugovor nije izvršen onako kako bi morao biti. Na temelju ove činjenice brodar može izgubiti pravo na vozarinu. Neki od tih razloga mogu biti nedolazak tereta na odredište, ukrcaj tereta koji nije ugovoren, zakašnjenja te mogući kvarovi ili gubici tereta.

Naznačena analiza odredbi o vozarini iz Pomorskog zakonika bila je dobar „putokaz“ u analizi klauzule *hire* iz standardnih obrazaca ugovora o prijevozu. Proučavajući klauzulu *hire* utvrdili smo sličan sadržaj odredbe, posebno obrazaca BALTIME i NYPE. Oba

standardna obrasca ugovora propisuju da se vozarina plaća kroz cijeli ugovoreni period izuzev ako takva obveza nije isključena izričitom odredbom ugovora ili ako ne nastupe razlozi za raskid ugovora. Sukladno odredbama standardnih obrazaca, vozarina se plaća u gotovini (*in cash*) i bez popusta. Gotovinsko plaćanje uključuje svaki oblik bankovne transakcije. Važno je za napomenuti da klauzula *hire* normira i slučajeve *off-hire* odnosno navodi razloge obustave plaćanja vozarine. Neki su od tih razloga devijacija broda, događaji kao što je havarija na brodu (npr. sudar, udar, požar), zaustavljanje broda i sl.

S obzirom na utvrđeni sadržaj klauzule *hire* u standardnim obrascima smatramo da naznačena odredba štiti interese ugovornih stranaka, posebno broдача, pa sadržaj klauzule smatramo zadovoljavajućim.

## LITERATURA

### I. Knjige i članci

- [1] Borčić, Voislav., *Pomorski agent*, Pomorski fakultet, Rijeka, 1992.
- [2] Bulum, Božena, „Klauzule u ugovorima o *time charteru*“, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 45, br. 160, Zagreb, 2006., str. 65. – 96.
- [3] Filipović, Velimir, natuknica „Zakup broda“, *Pomorska enciklopedija*, 8. svezak, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1989., str. 568.
- [4] Grabovac, Ivo, „Sistematika ugovora o iskorištavanju brodova – usporedna analiza“, *Suvremeni promet*, 12, 2-3, (43-45), 1990., str. 44-48.
- [5] Grabovac, Ivo, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo*, Književni krug, Split, 2005.
- [6] Grabovac, Ivo, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003.
- [7] Grabovac, Ivo, *Pomorsko pravo*, Školska knjiga, Zagreb, 1993.
- [8] Ivošević, Berislav, *Brodarski ugovori na vrijeme za cijeli brod (Time Charter)*, Institut za pomorstvo i turizam, Kotor, 1984.
- [9] Jakaša, Branko, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Informator, Čakovec, 1983.
- [10] Kragić, Petar, *Ugovori o prijevozu tankerima*, Tankerska Plovidba, Zadar, 1992.
- [11] Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
- [12] *Codice della navigazione*, a cura di Leopoldo Tullio, Nuova edizione aggiornata, Milano, Dott. A. Giuffrè editore, 1992.

### II. Pravni propisi

- [13] Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.
- [14] Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 35/05, 41/08, 125/11.

- [15] Plovidbeni zakonik Talijanske Republike (*Codice della navigazione*) u cijelosti dostupan na: [www.marinaio.it/CodicedellaNavigazione.htm](http://www.marinaio.it/CodicedellaNavigazione.htm) (pristupljeno 10. listopada 2015.).

### III. Autonomni pravni izvori – standardni ugovorni obrasci

- [16] *NYPE 93*, dostupno na:  
[https://www.bimco.org/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Documents/Time\\_Charter\\_Parties/NYPE93.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Time_Charter_Parties/NYPE93.aspx) (13. studenoga 2015.)
- [17] *Baltim 1939 (as revised 2001)*, dostupno na:  
[https://www.bimco.org/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Documents/Time\\_Charter\\_Parties/BALTIME1939.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Time_Charter_Parties/BALTIME1939.aspx) (13. studenoga 2015.)
- [18] *NYPE 93 v. NYPE 2014 comparision*, dostupno na:  
[https://www.bimco.org/~/\\_media/Community/Webdialog/2014\\_07\\_16\\_Revision\\_of\\_NYPE/NYPE\\_93\\_v\\_NYPE\\_2014\\_comparison.ashx](https://www.bimco.org/~/_media/Community/Webdialog/2014_07_16_Revision_of_NYPE/NYPE_93_v_NYPE_2014_comparison.ashx) (13. studenoga 2015.)

## **SUMMARY**

This document analyzes the legal issues in the case of hire clause respectively regulations of hire. It is an important item in the regulation of the contractual relationship of transportation of goods by sea and it is considered necessary to point out its contents and legal problems.

The work is divided into two parts. The first part outlines the theoretical explanations of legal issues in the case of freight (*hire*) exclusively from the standpoint of the provisions from the croatian legal sources of maritime law - the Maritime Code. This section of the work systematize the contracts of employment of ships, stands out the spot contract transporting goods by sea within the same systematization, amounts the term, elements and types of contracts transporting goods by sea. Determined the term of hire, it's elements, and other legal issues paying the hire.

The second part specifically addresses the content of the provisions of freight respectively hire clause in the case of the standard forms of contracts transporting goods by sea. It points out the reasons for the suspension of hire (off-hire) as in the case of damage, deviations, etc. Determination of contents of clause hire primarily refers to the standard forms of carriage goods by sea, code-named BALTIME & NYPE.

### **Key words**

*Hire* clause, time charter, standard forms BALTIME & NYPE

## **PRILOZI**

- NYPE - standardni obrazac ugovora o prijevozu stvari morem- pdf verzija
- BALTIME - standardni obrazac ugovora o prijevozu stvari morem - pdf verzija
- NYPE 93 - NYPE 2014 usporedba ugovora- pdf verzija