

Ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda

Kutija, Danijel

Master's thesis / Diplomski rad

2024

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:162:305746>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-23**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

Sveučilište u Zadru
Pomorski odjel
Sveučilišni diplomski studij
Organizacija u pomorstvu



Zadar, 2024.

Sveučilište u Zadru
Pomorski odjel - Nautički odsjek
Sveučilišni diplomski studij
Organizacija u pomorstvu

Ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda

Diplomski rad

Student:
Danijel Kutija

Mentorica:
izv. prof. dr.sc. Marija Pijaca

Zadar, 2024.



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Danijel Kutija**, ovime izjavljujem da je moj **diplomski** rad pod naslovom **Ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 31. srpnja 2024.

SADRŽAJ

1. UVOD	1
1.1. Pojmovi <i>brodograđevna i brodoremontna djelatnost</i>	1
1.2. Predmet istraživanja	2
1.3. Ciljevi istraživanja	3
1.4. Istraživačko pitanje	3
1.5. Znanstvene metode	4
1.6. Struktura rada	4
2. UGOVORI O RADOVIMA NA BRODU	6
2.1. Ugovor o gradnji broda	6
2.1.1. Nadzor brodova u gradnji	7
2.1.2. Obrasci ugovora o gradnji broda	8
2.3. Ugovor o popravku i preinaci broda	10
2.4. Ugovor o dokovanju broda	12
3. BITNI ELEMENTI UGOVORA O GRADNJI, POPRAVKU ILI PREINACI BRODA	13
4. UGOVOR O GRADNJI, POPRAVKU ILI PREINACI BRODA PREMA PZ-U I STRANOM PRAVU	14
4.1. Gradnja broda prema PZ-u	14
4.2. Strana prava	15
5. PRAVA I OBVEZE STRANAKA	16
5.1. Analiza sadržaja prava i obveza stranaka	16
5.2. Posebno o postupanju u slučaju uočenih nedostataka u gradnji broda	17
5.3. Pravo vlasništva na brodu u gradnji	19
5.4. Hipoteka na brod	19
5.5. Privilegij na brod	21
5.6. Pravo retencije ili zadržanja	21
6. JAMSTVO/GARANCIJA BRODOGRADITELJA	23
7. MEĐUNARODNE KONVENCIJE VAŽNE ZA UNIFIKACIJU PRAVILA O GRADNJI BRODA	25
7.1. Posebno o utjecaju SOLAS konvencije na gradnju, popravak ili preinaku broda	26
7.2. Međunarodna konvencija o teretnim linijama, 1966. (Protokol 1988.)	27
8. UPISNICI BRODOVA I OSTALIH POMORSKIH OBJEKATA U GRADNJI	29
9. INSPEKCIJSKI PREGLED BRODA U BRODOGRADILIŠTU	31
10. SKLAPANJE OSIGURANJA NA TEMELJU UGOVORA O GRADNJI BRODA	33
10.1. Stranke ugovora o osiguranju broda u gradnji	34

10.2. Institutske klauzule za osiguranje brodova u gradnji.....	34
10.3. Sudska i arbitražna praksa.....	35
10.4. Osiguranje broda u gradnji prema PZ-u	36
11. PRESTANAK UGOVORA O GRADNJI, POPRAVKU ILI PREINACI BRODA.....	37
11.1. Prestanak ugovora suglasnošću volje ugovornih stranaka.....	37
11.2. Jednostrani raskid ugovora	38
11.3. Prestanak ugovora na temelju zakona	38
11.4. Prestanak ugovora zbog neispunjenja ugovornih obveza.....	38
11.5. Prestanak ugovora zbog promijenjenih okolnosti.....	39
11.5.1. Sklapanje i prestanak ugovora za vrijeme pandemije Covid-19.....	39
11.5.2. Primjer raskida ugovora o gradnji broda	40
12. BROJ UGOVARANJA NOVIH BRODOVA PREMA PODACIMA NEKIH HRVATSKIH BRODARA.....	42
13. ZAKLJUČAK.....	44
POPIS PRIVITAKA	46
LITERATURA	62
SAŽETAK.....	68

1. UVOD

Ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda vrsta je ugovornih odnosa s područja pomorskog prava. Predmetni ugovorni odnos zasigurno ima svoje specifičnosti i razlike u odnosu na ostale ugovore koji se sklapaju u vezi iskorištavanja broda i plovidbe. Stoga, kada je riječ o ugovorima o gradnji, popravku ili preinaci broda, postavlja se pitanje tko su stranke ovih ugovora, koja su njihova prava i obveze, koja se pravna pitanja javljaju kada je riječ o sklapanju istih ugovora te koji su najčešći problemi u vezi izvršenja ugovora. Slijedom navedenog, u ovome diplomskom radu utvrdit će se specifičnosti sadržaja ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda te tko su stranke koje predstavljaju ugovorne strane kao i njihova prava i obveze. Nadalje, određena pozornost posvećena je uređenju predmetnog ugovora u hrvatskom nacionalnom pravu, odnosno kako je isti ugovorni odnos uređen u Pomorskom zakoniku (Narodne novine, br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15., 17/19.) (u nastavku rada: PZ) te u stranim, poredbenim, pravima, posebno talijanskom i engleskom. Ujedno, obrađuju se i ostala pravna pitanja važna kod predmetnog ugovornog odnosa, poput jamstva/garancije, sklapanja i prestanka ugovora te, kroz primjere sudske prakse, ističu se najčešći problemi u praksi izvršenja ugovora.

Prvo se u nastavku definiraju pojmovi *brodograđevna* i *brodoremontna djelatnost* kao temeljni pojmovi vezani uz ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda. Potom se u radu analizira predmet i određuju ciljevi istraživanja, postavlja temeljno istraživačko pitanje, utvrđuju znanstvene metode korištene u radu i objašnjava struktura rada.

1.1. Pojmovi *brodograđevna* i *brodoremontna djelatnost*

U pomorskoj industriji postoje različite djelatnosti koje zajednički zaokružuju pojam *pomorska industrija*. Između ostalog, važno je istaknuti dvije djelatnosti koje su dio pomorske industrije, a to su brodograđevna i brodoremontna djelatnost.

Brodograđevna djelatnost odnosi se na gradnju svih vrsta plovila (npr. broda, brodice, jahte), osim plovila koja se grade ostalim materijalima, a koji su u ovakvoj industriji manje zastupljeni (npr. gradnja gumenih plovila ili ostalih plutajućih plovnih objekata). Brodoremontna djelatnost, s druge strane, podrazumijeva popravke ili preinake već sagrađenih brodova koje je potrebno dodatno usavršiti i održavati. S obzirom da su brodograđevna i brodoremontna

djelatnost usko povezane, a i slične zbog objekta koji je u središtu ovih djelatnosti te okruženja u kojem se radovi obavljaju i tehnologije koja se koristi, ove dvije djelatnosti se pravno normiraju istim pravnim normama. (Ugovor o gradnji broda, str. 2.) Upravo zbog toga se kod korištenja pojma *ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda* koristi riječ „ili“, a ne „i“, kako bi se naglasilo da se radi o djelatnostima koje su uređene istim pravnim propisima te da ono što vrijedi za gradnju, primjenjuje se i na popravak i preinaku broda.

Između pojmova *gradnja, popravak i preinaka broda*, definicija pojma *gradnja broda* ima najdužu uporabu. Naime, gradnja broda poznata je i kroz prošlost te se prvi puta javlja u Rimskom pravu. Rimski pravnik Ulpijan, naglašavajući važnost načina gradnje broda, navodi da je glavna funkcija broda njegova „spособnost plovidbe“ i „suprostavljanje silama koje utječu na trup broda [...] pri obavljanja plovidbe“. (Hlača, Vinko, 1994., str. 4.)

Nadalje, u suvremeno doba, koje obilježavaju velike pomorske tranzicije robe, važno je održati kontinuiranu sposobnost, kvalitetu i očuvanost broda koji za funkciju ima obaviti sigurnu plovidbu koja ne smije ugroziti živote članova posade, putnika, sigurnost tereta i ostalih sudionika u pomorskom prometu. Kako bi se pravilno uspostavili sigurnosni standardi, potrebno je razviti kvalificirana brodogradilišta u kojima se brodovi grade, popravljaju ili preinačuju. (Hlača, Vinko, 1994., str. 5.) Stoga je važnost brodograđevne i brodoremontne djelatnosti izuzetno značajna za pomorsku industriju.

Djelatnost gradnje, popravka ili preinake broda u hrvatskom pravnom sustavu uređuju odredbe PZ-a. Naime, odredbe PZ-a unutar naslova „Ugovor o gradnji broda, preinaci ili popravku“ primjenjuju se na gradnju broda, no, također, primjenjuju se i na popravak i preinaku broda. Od ovih odredbi PZ-a izuzeto je dokovanje broda, kada se isto obavlja uz tarifnu promjenu, kao samostalna djelatnost, kako se navodi u čl. 440. st. 1. PZ-a.

Upravo su odredbe PZ-a pravni temelj za prikaz specifičnosti sadržaja ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda iz naslova rada kako je objašnjeno u metodologiji znanstvenog istraživanja u nastavku.

1.2. Predmet istraživanja

S obzirom na trendove na svjetskom tržištu brodograđevne djelatnosti, važno je napomenuti kako se odredbe o ugovoru o gradnji, popravku ili preinaci broda razlikuju između država.

Sukladno tome, u ovome radu ponajprije se razmatraju zakonske odredbe ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda u pravu Republike Hrvatske koje uređuje PZ te se slijede njegove odredbe u utvrđivanju specifičnosti njegova sadržaja.

Stoga, predmet istraživanja je utvrditi specifičnosti sadržaja ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda kojim se brodograditelj, s jedne strane, obvezuje da će prema projektu, tehničkoj dokumentaciji i ovlaštenom nadzoru izgraditi, popraviti ili izvršiti preinaku broda u određenom vremenskom roku koji mora biti naznačen ugovorom, a naručitelj, s druge strane, obvezuje se za te usluge platiti ugovorenu cijenu. Slijedom navedenog predmeta istraživanja, u nastavku se određuju i ciljevi istraživanja.

1.3. Ciljevi istraživanja

Kako bi se ostvario predmet istraživanja, utvrđuju se i ciljevi istraživanja i to redom kako slijedi:

- utvrđivanje tko su stranke koje predstavljaju ugovorne strane u predmetnom ugovornom odnosu
- analiza prava i obveza stranaka
- detaljna razrada odredbi koje uređuju predmetni ugovor u hrvatskom nacionalnom pravu, odnosno kako je isti ugovorni odnos uređen u PZ-u
- određivanje pravnih pitanja važnih kod predmetnog ugovornog odnosa, poput jamstva/garancije, sklapanja i prestanka ugovora
- isticanje najčešćih problema u praksi izvršenja ugovora kroz primjere iz sudske prakse
- rasprava o međunarodnim konvencijama koje pridnose unifikaciji odredbi u vezi predmetnog ugovora.
-

1.4. Istraživačko pitanje

Nakon definiranog predmeta i ciljeva istraživanja, postavlja se temeljno istraživačko pitanje. Isto istraživačko pitanje glasi:

koje su specifičnosti sadržaja ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda polazeći od temeljnih pravnih izvora koji reguliraju ovaj ugovorni odnos?

1.5. Znanstvene metode

U pisanju rada koristit će se sljedeće znanstvene metode: deskripcije, komparacije, analize i sinteze te indukcije i dedukcije.

Uz korištenje predviđenih znanstvenih metoda, izrada diplomskog rada temeljit će se na analizi dostupne znanstvene i stručne literature. U radu će se, uz uporabu metode kompilacije, koristiti poredbeni izvori i izvori na hrvatskom jeziku kao što su knjige, udžbenička literatura, obrasci ugovora, znanstveni i stručni članci i publikacije, istraživanja te rješenja sudova o sklapanju, izvršenju i prestanku ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda.

1.6. Struktura rada

Strukturu rada čini nekoliko dijelova. Kako je ranije naglašeno, u uvodnom dijelu definiraju se problem, predmet, ciljevi istraživanja, istraživačko pitanje, znanstvene metode korištene u rada te struktura rada. U poglavlju rada pod naslovom „Vrste ugovora o radovima na brodu“ prikazat će se osnovna podjela takvih ugovora te njihova pojedinačna uloga u brodograđevnoj djelatnosti. Također, u nastavku, definirat će se bitni elementi ugovora i uvođenje standardiziranih obrazaca kojima se pojednostavilo sklapanje ugovora. U četvrtom dijelu bit će riječ o odredbama PZ-a i njihovoj povezanosti sa stranim pravnim sustavima u predmetnom ugovoru. Peti dio razmotrit će prava i obveze stranaka ugovora te ostale uvijete koji se moraju obostrano ispuniti kako bi ugovor bio valjano zaključen. U šestom dijelu utvrdit će se bitni elementi izdanih jamstava/garancija koje su nužne u procesu gradnje, popravka ili preinake broda. Ovaj dio također će obuhvatiti primjer presude vezane za jamstvo/garanciju te rješavanje spora koji je proizašao iz donesene presude. U sedmom djelu prikazat će se međunarodne konvencije koje su bitne za unifikaciju pravila kada je riječ o gradnji broda, dok će osmi dio sadržavati proces upisa broda u gradnji u upisnik brodova. U ovom dijelu opisat će se bitni podatci koji se unose u upisnike. Nadalje, sljedeći dio, pod naslovom „Osiguranje broda u gradnji“ definirat će stranke osiguranja te ostale norme koje se trebaju zadovoljiti kako bi se sklopila pravovaljana polica osiguranja. U zadnjem dijelu, koje će se odnositi na raskid ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda, definirat će se mogućnosti prestanka ugovora koje ovise o sporazumu dviju stranaka ugovora i opisati primjeri presude vezane za spor koji je nastao tijekom sklapanja ugovora. Nakon zadnjeg dijela slijede zaključak u kojem će se sumiraju sve

utvrđene specifičnosti sadržaja ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda. Slijedi sažetak na hrvatskom i engleskom jeziku s ključnim riječima, popis privitaka i literature korištene u radu.

2. UGOVORI O RADOVIMA NA BRODU

Kada je riječ o ugovorima vezanim za određenu vrstu radova na brodu, važno je izdvojiti tri vrste ugovora:

1. ugovor o gradnji broda
2. ugovor o popravku broda
3. ugovor o preinaci broda.

Prema hrvatskom pravu, odnosno prema odredbama PZ-a, svi ovi ugovori mogu biti samostalni. Također, svi naznačeni ugovori uređeni su istim pravnim propisima. Budući da su svi uređeni istim pravnim propisima, PZ za njih koristi skupni naziv koji u svom naslovu ukazuje na više vrsta pravnih poslova.

Vrsta ugovora o radovima na brodu je i ugovor o dokovanju broda, no on je uređen posebnim odredbama PZ-a.

2.1. Ugovor o gradnji broda

Ugovor o gradnji broda uređen je PZ-om koji definira ovaj ugovor kao dvostrani pravni posao u kojemu se brodograditelj, s jedne strane, obvezuje obaviti gradnju broda u vremenskom roku i prema zahtjevima ugovora, a naručitelj, s druge strane, obvezuje se da će po završetku izgradnje broda isplatiti ugovorenu cijenu brodograditelju. Za definiciju pojma *ugovor o gradnji broda* važna je odredba članka 430. PZ-a koja ga definira. Dakle, prema PZ-u, stranke ovog ugovornog odnosa su brodograditelj i naručitelj gradnje broda. S obzirom na temeljne obveze stranaka iz čl. 430. PZ-a, uočavamo da je riječ o dvostranoobveznom ugovoru i to naplatnom.

Da bi različiti ugovori bili međusobno usklađeni, potrebno je razmotriti koje su ugovorne obveze stranaka te što se, i na koji način, ugovorom želi postići bez da jedna stranka ugovora bude oštećena u trenutku izvršenja ugovorenih obveza. Ovakve mjere za utvrđivanje i pravilno provođenje ugovora definirane su Rimskom konvencijom o mjerodavnom pravu (u nastavku rada: Rimski konvencija). (<https://eur-lex.europa.eu>)

Rimski konvencija potpisana je u Rimu 1980., a stupila je na snagu 1991. godine. Isprva, odnosila se na devet zemalja Europske ekonomske zajednice, danas poznate pod nazivom

Europska unija. Ista konvencija danas obvezuje sve članice nekadašnje Europske ekonomske zajednice (<https://eur-lex.europa.eu>), no RH nije njezina potpisnica. Stoga se na ugovore o gradnji, popravku ili preinaci broda, u predmetu određivanja mjerodavnog prava, najčešće određuje mjerodavnost prava koje su stranke izabrale. Nerijetko, stranke mjerodavnim biraju englesko pravo. Detaljnije, englesko pravo najčešće je izabrano mjerodavno pravo u ugovorima o gradnji broda koje potpisuju hrvatski brodograditelji koji se sklapaju u Republici Hrvatskoj ili koji se odnose na brodove pod hrvatskom zastavom. (Tasić, Zoran, 2001., str. 5.)

Izabrano englesko pravo mjerodavno je za uređivanje međusobnih prava i obveze ugovornih stranaka, za tumačenje i ispunjenje ugovora, za utvrđivanje posljedica neispunjenja ugovora i procjene visine naknade štete, prestanak obveze, ograničenje odgovornosti, valjanost ugovora i posljedice ništivosti ugovora. Sva navedena pravna pitanja definiraju ugovorni odnos te se bez njih ne može razumjeti svrha sklapanja i sadržaj ugovora.

2.1.1. Nadzor brodova u gradnji

Važnu ulogu u postupku gradnje ima nadzor brodova u gradnji. U Republici Hrvatskoj nadzor brodova u gradnji obavlja Hrvatski registar brodova (Croatian Register of Shipping) (u nastavku: HRB) (<https://www.crs.hr/hr/>). HRB je nacionalni klasifikacijski zavod koji je osnovan na temelju Zakona o HRB-u. Prvi takav zavod u svijetu, po uzoru na koji je osnovan HRB, bio je *Lloyd's Register of Shipping*, osnovan davne 1760. godine u Engleskoj. Priznati nacionalni klasifikacijski zavodi, poznati u svijetu, također su *Bureau Veritas*, *Det Norske Veritas*, *American Bureau of Shipping*, *Registro Italiano*, *Nippon Kaiji Kyokai* te ostali. (Haid, Aleksandar 1996., str. 11.).

Svrha postojanja ovakvih zavoda je uvođenje pravila i zakona u postupku gradnje brodova i određivanje konstruktivnih uvjeta potrebnih za ostvarenje kvalitete i čvrstoće materijala te sigurnosti i funkcionalnosti opreme na brodu. Naime, nakon što se provede nadzor nad brodom u gradnji, zavod, u slučaju da su svi uvjeti prilikom gradnje broda zadovoljeni, izdaje svjedodžbu o sposobnosti broda za plovidbu i određuje klasu broda. Klasa broda određuje se na temelju preispitivanja stanja broda, utvrđivanja opreme koju brod posjeduje te ostalih karakteristika koje moraju biti na odgovarajućem nivou. Ovisno o klasi broda, formira se i konačna tržišna vrijednost broda koja se mora nalaziti u ugovoru o gradnji broda, na temelju koje je ugovor potvrđen između brodograditelja i naručitelja.

S obzirom na njihovu svrhu, ovi zavodi, među kojima je i HRB, imaju nezamjenjivu ulogu te su važan element sigurnosti broda koja je uvijek na prvom mjestu.

2.1.2. Obrasci ugovora o gradnji broda

Kod sklapanja ugovora u pomorstvu česta je upotreba obrazaca ugovora koji su unaprijed pripremljeni, standardizirani, te kojima je sadržaj unaprijed poznat. Takve obrasce nazivamo standardni ugovorni obrasci (*standard contracts forms*). Također, za ugovore o gradnji broda postoje obrasci poznatog sadržaja, odnosno standardizirani, koji strankama olakšavaju ugovaranje pravnog posla.

Organizacija koja se uvelike istaknula u pisanju različitih sadržaja ugovornih obrazaca je *Baltic and International Maritime Council, Bimco*, (u nastavku: Bimco) sa sjedištem u Kopenhagenu. Bimco već više od sto godina sastavlja obrasce različitih ugovora pa tako i obrasce ugovora o gradnji broda. (www.bimco.org)

Poznati Bimco obrazac ugovora o gradnji broda je obrazac kodnog naziva *Newbuildcon* iz 2007. godine. Ovaj obrazac vrlo detaljno uređuje međusobna prava, obveze i odgovornosti ugovornih stranaka. Iz pregleda njegovog sadržaja može se uočiti da je *Newbuildcon* „tipičan“ BIMCO obrazac jer koristi kombinaciju „okvira“ na prvim stranicama obrasca i klauzula u nastavku teksta. Takva struktura obrasca tipična je za obrasce ugovora koje sastavlja Bimco organizacija. Međutim, u literaturi se navodi da u sastavljanju ovog obrasca nisu aktivno sudjelovali brodograditelji pa se ističe da je obrazac više "prilagođen naručitelju gradnje" od ostalih standardnih obrazaca ugovora o gradnji koji se mogu naći „na tržištu“ i koji su dani na izbor strankama ugovora. (Jardine-Brown, Robert, 2016.).

Ipak, ono što ovaj obrazac čini specifičnim je klauzula o rješavanja sporova koja, za razliku od iste klauzule koja se nalazi u ostalim obrascima ugovora, znatno opširnije rješava pravno pitanje načina rješavanja spora. Klauzula se poziva na potrebu angažiranja stručnjaka u slučaju spora te mogućnost rješavanja spora pred sudom ili arbitražom. Smatra se da je sporove koji nisu pretežno tehničke prirode bolje rješavati arbitražom, izbranim sudom (Zakon o mirnom rješavanju sporova, str. 3. Glava I. opće odredbe) u kojem stranke iznose predmet pred nekoliko sudaca arbitara. Takav način suđenja vrlo je efikasan te ne podliježe dugotrajnom procesu uz ulaganje pravnih lijekova. (Pomorska enciklopedija, natuknica: arbitraža)

Klauzula o rješavanju sporova nalazi se i u ostalim obrascima ugovora o gradnji broda, npr. obrascima kodnog naziva *Saj* i *Ship 2000*.

U obrascima ugovora o gradnji broda možemo uočiti da je englesko pravo dominantno mjerodavno pravo za ugovore o gradnji broda. Takvu odredbu nalazimo u obrascima *Saj* i *Newbuildicon* koji predviđaju primjenu engleskog prava te suđenje pred engleskim sudom ili arbitražom u Londonu. Obrazac *Ship 2000*, s druge strane, predviđa primjenu norveškog prava te upućuje stranke na suđenje pred norveškim sudom ili arbitražom, dok je englesko pravo u ovom obrascu tek alternativna opcija. (Jardine-Brown, Robert, 2016.)

Osim ovih obrazaca, u poslovnoj praksi nalazimo i varijantu odredbi o gradnji broda unutar obrasca koji se primarno bavi uređenjem sasvim druge vrste pravnog posla. Riječ je obrascu ugovora o zakupu broda koji u posebnom dijelu ugovora nudi strankama opciju ugovaranja zakupa broda u gradnji. Zakup broda je jedan od načina iskorištavanja broda, no već se u fazi gradnje broda može definirati da će isti brod u gradnji biti predmetom zakupa.

Autor obrasca ugovora o gradnji broda u zakupu ponovno je Bimco, a kodni naziv obrasca je *Barecon*. Prve verzije Bimco obrasca ugovora o zakupu broda bili su obrasci *Barecon A* i *Barecon B* iz 1974. godine. Razlika između ova dva obrasca je u tome što se obrazac *Barecon A* ugovora prilikom zakupa broda u prometu, dok se obrazac *Barecon B* ugovara prilikom zakupa novogradnje koja je najčešće financirana pomorskom hipotekom. Ubrzo je slijedila zamjena ovih dvaju obrazaca o zakupu broda novim obrascem kodnog imena *Barecon 89* iz 1989. godine. Ovaj obrazac sadrži posebne odredbe za novogradnje, a u odnosu na prethodna dva obrasca dopunjen je novim odredbama. Nakon toga donesen je obrazac *Barecon 2001* koji u svom posebnom dijelu sadrži odredbe o zakupu broda u gradnji. Primjena tih odredbi je dana na izbor strankama, u smislu ako stranke ne žele ugovoriti takvu opciju, jednostavno križaju odredbe istog dijela obrasca. (Pijaca, Marija, 2016., str. 2.)

Konačno, 2017. godine donesen je obrazac *Barecon 2017* koji predstavlja zadnju varijantu obrasca o zakupu broda s dijelom odredbi o zakupu broda u gradnji. Usporedbom odredbi *Barecon 2001* i *Barecon 2017* u dijelu sadržaja odredbi o zakupu broda u gradnji, ne uočavaju se značajne promjene. Promjene u sadržaju ovih obrazaca odnose se na ostale dijelove obrazaca koji nisu ključne za ugovaranje zakupa broda u gradnji.

2.3. Ugovor o popravku i preinaci broda

Ugovor o popravku i preinaci broda definiran je čl. 448. st. 2. PZ-a. Ovaj ugovor predstavlja posebnu vrstu ugovora o djelu pa se na pitanja koja u odnosu na taj ugovor nisu uređena PZ-om, kao posebnim zakonom, primjenjuju odgovarajuće odredbe Zakona o obveznim odnosima. (Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23)

S obzirom na veličinu i opseg popravka broda, ugovore o popravku i preinaci broda dijelimo na ugovore o velikom i ugovore o malom popravku broda. (Haid, Aleksandar 1996., str. 3.)

Ugovor o velikom popravku broda odnosi se na velike, odnosno zahtjevne popravke najčešće velikih preookeanskih brodova koji se obavljaju u brodogradilištima. Zbog ovakvog popravka, brod neko vrijeme mora biti izvan upotrebe. Većina velikih popravaka zahtijeva nadzor klasifikacijskog društva. Kada je riječ o tankeru, brod mora biti spreman za popravak u postrojenju za de-balastiranje. Tada se spremnik mora temeljito očistiti, a njegove naplavine, sive vode i ostaci ugljikovodika, moraju se ispumpati na obalu u skladu s ekološkim propisima. Takvi se ugovori mogu modificirati tako da uključuju rad na prenamjeni broda (<https://blog.ipleaders.in/major-ship-repair-contract-essential-clauses-include-ship-repair-contract/>)

Ugovor o malom popravku broda odnosi se na manje popravke ili održavanja broda koja se mogu obaviti za vrijeme aktivne plovidbe ili dok je brod na vezu ili sidru. Ove poslove obavljaju podizvođači kao što su vodoinstalateri, električari i sl. (<https://blog.ipleaders.in/major-ship-repair-contract-essential-clauses-include-ship-repair-contract/>)

Ugovori o popravku broda mogu biti neformalni ili u pisanom obliku. (Chance, Clifford-promidžbeni letak, 2016, str. 4.-6.) Bez obzira ako je ugovor sklopljen u neformalnom obliku, postoji implicirano jamstvo da će popravak biti obavljen na kvalitetan način kao da je sklopljen u pisanom obliku. Ako je ugovor napisan u pisanom obliku, npr. uz korištenje obrazaca ugovora, brodopopravljač obično koristiti klauzulu o ograničenju odgovornosti, poznatu pod nazivom „klauzula crvenim slovima“ koja je otisnuta na obrascima ugovora o popravku. Svrha primjene ove klauzule je ograničenje odgovornosti brodopopravljača za ishod svojih obveza prema ugovoru (<https://blog.ipleaders.in/major-ship-repair-contract-essential-clauses-include-ship-repair-contract/>)

Kada je riječ o obvezama popravka i preinake broda, iste odredbe nalazimo kod ugovora o zakupu broda. Zakup broda zbog svoje specifičnosti sklapanja tereti novog broдача, zakupoprimateљja, da održava brod i obavljanja radova na brodu dok traje zakup, odnosno dok je brod u posjedu novog broдача. Primjere takve obveze novog broдача nalazimo u obrascu ugovora o zakupu broda kodnog naziva *Barecon 2001* (<https://www.acerislaw.com/wp-content/uploads/2022/08/BARECON-2001.pdf>) te u obrascu *Barecon 2017*. ([file:///C:/Users/user/Downloads/Vedlegg%20A%20-%20Barecon%202017%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/user/Downloads/Vedlegg%20A%20-%20Barecon%202017%20(1).pdf))

Naime, održavanje i obavljanje radova na brodu važna je stavka ugovora o zakupu broda. Isto možemo utvrditi iz sadržaja odredbe o održavanju i obavljanju radova na brodu u obrascima *Barecon* koji sadrže nekoliko opširnih stavaka obveze. U trenutku kada novi broдар preuzme brod u zakup, na njega prelaze određene obveze i odgovornosti koje on mora provoditi, a koje se odnose na stanje broda. Prema obrascima *Barecon*, novi broдар snosi sve troškove održavanja opreme i uređaja na brodu, voditi računa o zamjenskim dijelovima i opremi na brodu. Također, obrasci *Barecon* sadrže odredbu o mogućnosti otkaza, odnosno o prestanku ugovora o zakupu broda u slučaju ne postupanja u skladu s odredbom o obvezi održavanja i obavljanja radova na brodu (Pijaca, Marija, 2016. str. 26.-35.) pa istu obvezu novog broдача valja protumačiti kao vrlo važnu obvezu ove stranke.

Nadalje, prema obrascima *Barecon*, novi broдар o svom trošku obvezno održava klasu broda i valjanost svih brodskih isprava do datuma kojeg je odredilo klasifikacijsko društvo. Održavanje klase broda važno je iz razloga što se na temelju ugovora o zakupu broda novi broдар obvezuje vlasniku, nakon isteka ugovorne obveze, vratiti brod u istom ili sličnom stanju kao u trenutku primitka. U slučaju da je za nesmetan rad broda potrebno izvršiti određena poboljšanja, strukturne promjene ili ugradnju nove opreme radi novih klasifikacijskih zahtjeva, postavlja se pitanje na koji način će stranke ugovora o zakupu broda raspodijeliti nepredviđene troškove. Obrasci *Barecon* reguliraju ovakvo pitanje vezano uz nepredviđene troškove u stavkom pod naslovom „Nova klasa i ostali sigurnosni zahtjevi“. Prema ovom stavku, u slučaju povećanja troškova koji su prvotno bili navedeni ugovorom ili u trenutku kada troškovi prekorače 5% iznosa ugovorene vrijednosti broda, slijedi sporazumno utvrđivanje raspodjele nastalih troškova izričito određenih između ugovornih stranaka. (Pijaca, Marija, 2016., str. 29.)

2.4. Ugovor o dokovanju broda

Dokovanje broda može se obavljati u sklopu ugovora o popravku ili preinaci broda, no najčešće se obavlja kao samostalan posao prema propisanom iznosu tarife, odnosno cijene. Obavlja li se dokovanja broda kao dio ugovora o popravku ili preinaci broda, tada se na odgovarajući način primjenjuju odredbe o ugovoru o gradnji, popravku ili preinaci broda. Isto propisuje čl. 440., st.1. PZ-a. S druge strane, obavlja li se dokovanje broda kao samostalan posao, na temelju samostalnog ugovora, tada se primjenjuju odredbe PZ-a kojima se reguliraju „drugi pomorski plovidbeni poslovi“. Isto propisuje nastavak čl. 441. u st. 2. PZ-a.

Potrebno vrijeme između dokovanja broda propisuje klasifikacijsko društvo koje svojim propisima predviđa redovite preglede broda u određenim vremenskim intervalima. U slučaju da se brod dulje vrijeme ne dokuje, moguća je pojava obraslina, nakupina biljnih i životinjskih organizama ispod trupa broda, koje povećavaju otpor trenja te utječu na smanjenje brzine broda i veću potrošnju goriva. Kao rezultat ne održavanja broda povećavaju se ostali operativni troškovi broda kao što su troškovi pogonskog goriva, troškovi vezani za elemente trupa broda radi djelovanja korozije i prijevremene promjene brodskih dijelova. (Bolanča, Dragan; Amižić Jelovčić, Petra, 2023.).

3. BITNI ELEMENTI UGOVORA O GRADNJI, POPRAVKU ILI PREINACI BRODA

Svaki ugovor ima svoje bitne elemente. Bitni elementi su oni dijelovi ugovora bez kojih ne možemo ni zamisliti određeni ugovorni odnos pa je važno da se stranke dogovore upravo o tim stavkama ugovora.

Bitni elementi ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda su suština i bit ovog ugovornog odnosa.

Naime, ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda treba sadržavati odredbe o radu, isporuci i prihvatu broda, financiranju, odgovornosti, ograničenju odgovornosti, jamstvu, višoj sili, osiguranju i prestanku ugovora. (<https://blog.ipleaders.in/major-ship-repair-contract-essential-clauses-include-ship-repair-contract/>)

Odredba o radu temeljna je odredba s kojom se brodogradilište, odnosno brodopopravljač obvezuje sagraditi novi brod prema dokumentaciji ili obaviti određeni popravak ili preinaku broda. Nakon što je rad obavljen slijedi isporuka i prihvata broda. Vremenski rok isporuke i prihvata broda dogovaraju ugovorene stranke. U slučaju otkazivanja isporuke i termina prihvata, valja utvrditi novi rok. Također, bitan element ugovora je definiranje financijskih odredbi. Stoga, važno je odrediti financijske odredbe vezane za predujam za gradnju, popravak ili preinaku broda, ostale izvanredne troškove tijekom boravka broda u brodogradilištu te konačnu vrijednost za izvršene radove koju naručitelj mora podmiriti prema brodograditelju, odnosno brodopopravljaču. Za slučaj kašnjenja u gradnji, popravku ili preinaci stranke ugovaraju odredbe o naknadi štete. Ovdje je riječ o neispunjenju ugovorne obveze pa je pitanje naknade štete bitno. S tim u vezi, ugovori sadrže i odredbe o odgovornosti u slučaju neispunjavanja obveza brodograditelja, odnosno brodopopravljača, ili naručitelja kao i odredbu o ograničenju/isključenju odgovornosti na način da se ograniči visina štete. Bitan element ugovora je ugovaranje jamstvene klauzule koja se odnosi na jamstvo za radove koje izvodi brodograditelja, odnosno brodopopravljač, uključujući odgovornost koja proizlazi iz takvih jamstava. U ugovoru stranke definiraju i odredbu o višoj sili koja isključuje odgovornost stranaka u slučaju neispunjenja ugovornih obveza zbog razloga kojeg nisu mogli spriječiti niti su mogli predvidjeti. Definira se i osiguranje te rizici od kojih se brod u gradnju, popravku ili preinaci osigurava. Na kraju ugovora navodi se i dio koji se odnosi na prestanak ugovora te situacije koje strankama daju pravo raskida ugovora. (<https://blog.ipleaders.in/major-ship-repair-contract-essential-clauses-include-ship-repair-contract/>)

4. UGOVOR O GRADNJI, POPRAVKU ILI PREINACI BRODA PREMA PZ-U I STRANOM PRAVU

4.1. Gradnja broda prema PZ-u

Značenje pojma *brod u gradnji* određuje čl. 5. st. 4. PZ-a koji isti brod definira kao:

„[...] brod koji se gradi od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje, a koji je upisan u upisnik brodova kao brod u gradnji, do završetka gradnje i upisa u upisnik brodova kao brod.“

PZ u svom uvodnom dijelu određuje značenje osnovnih pojmova, između ostalog i broda u gradnji. Odredbe koje se odnose na ugovore koji se sklapaju u vezi gradnje broda nalaze se u sedmom dijelu PZ-a, od čl. 430. do čl. 441. Ove odredbe, kako uočavamo iz naslova ovog dijela PZ-a, odnose se i na popravak i na preinaku broda.

Možemo uočiti da tek jedanaest članaka PZ-a regulira ovaj ugovorni odnos. Odredbe PZ-a ovdje su da reguliraju ona pravna pitanja koja stranke nisu ugovorom uredile jer ugovor je uvijek u hijerarhiji pravnih izvora na prvom mjestu među strankama.

PZ, prije svega, određuje definiciju ugovora o gradnji broda, u čl. 430. PZ-a. Potom definira obvezan oblik (pisani) ugovora o gradnji broda, čl. 431. PZ-a i definira da brod u gradnji pripada brodograditelju, čl. 432. PZ-a. PZ ističe važnost izdavanja isprava o sposobnosti broda za plovidbu, čl. 433. PZ-a., nadzora broda u gradnji, čl. 434. PZ-a, odgovornost za nedostatke, čl. 435.-436. PZ-a, te mogućnost držanja broda u posjedu do isplate tražbina, čl. 437. PZ-a. Posebne su odredbe u ovom dijelu PZ-a o uklanjanju nedostataka, čl. 438. PZ-a, i odgovornosti za skrivene nedostatke, čl. 439. PZ-a. Važna je i odredba čl. 440. PZ-a, inače uvedena izmjenama i dopuna PZ-a iz 2019. godine, koja podrobno navodi primjenu odredbi čl. 432. do 439. PZ-a i kad je riječ o popravku ili preinaci broda, brodice i jahte. Brod, brodica i jahta različite su vrste plovnih objekata definirane čl. 5. PZ-a. Posebna je odredba o dokovanju broda u kojoj se navodi da se na dokovanje primjenjuju članci 643. do 647. PZ-a, odnosno ne primjenjuju se odredbe ovog dijela PZ-a. Na kraju ovih odredbi je ona o zastari tražbina, čl. 441. PZ-a, prema kojoj sve tražbine brodograditelja u vezi ovih ugovora zastarijevaju protekom godine dana računajući od dana saznanja za nedostatke.

4.2. Strana prava

Zakoni o gradnji, popravku ili preinaci broda razlikuju se među državama. S obzirom da svaka država ima svoje posebne zakone koji reguliraju gradnju, popravak ili preinaku broda, potrebno se prilagoditi uvjetima i načinu ugovaranja takvih poslova. Uz to, države imaju različite stope poreza na gradnju, popravke ili preinaku brodova i drugačije standarde gradnje.

Npr. Talijanski plovodbeni zakonik (*Codice della navigazione*) iz 1942. godine (<https://www.fog.it/legislaz/cn-indice.htm>) određuje da će se na ugovor o gradnji broda primjeniti norme koje se primjenjuju na ugovor o *appalto*-u¹. No, ugovor o *appalto*-u uređen je talijanskim Građanskim zakonikom (*Codice civile*) iz 1942. godine (<https://www.altalex.com/documents/codici-altalex/2015/01/02/codice-civile>) koji ga definira kao vrstu ugovora kojim jedna strana preuzima izvršenje pojedinog posla ili neke usluge, uz novčanu naknadu, a to se postiže organiziranjem potrebnih sredstava, pod svojim rukovođenjem i na vlastiti rizik. Za ovakav ugovor je karakteristično da sve poslove za izvršavanje ugovora obavlja brodogradilište, a ne pojedinac, za razliku od klasičnog ugovora o djelu koji se treba izvršiti samostalnim, vlastitim radom. (Haid, Aleksandar 1996., str. 7.)

Prema tome, u talijanskom pravnom sustavu ugovor o gradnji broda svrstava se u posebno imenovan ugovor, ugovor o *appalto*-u. Važno je naglasiti kako se za imovinsko pravne odnose koji nastaju potpisivanjem ugovora primjenjuju odredbe tog posebnog imenovanog ugovora, a ne odredbe iz klasičnog ugovora o djelu. U slučaju da brod nije prethodno naručen, a prodaje se, tada se sklapa ugovor o kupoprodaji. (Haid, Aleksandar 1996., str. 7.)

U engleskom pravu, glavni izvor ugovora o gradnji broda je *Sale of Goods Act* iz 1893. godine (<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1979/54>), dok je u američkom pravu *Uniform Commercial Code* iz 1962. godine (<https://www.uniformlaws.org/acts/ucc>). Za određene imovinsko pravne odnose koji mogu nastati iz ugovora o gradnji broda ne provode se posebne odredbe koje su definirane ovim ugovorima već se primjenjuju pravila koja se inače odnose na ugovore o kupoprodaji. S obzirom da spomenuti ugovori postavljaju samo opće zakonitosti i principe, u praksi, kada se javlja potreba rješavanjem sporova, sudovi koriste presedane i običaje koji su prepoznatljiva značajka ovakvih pravnih sustava. (Haid, Aleksandar 1996., str. 7.)

¹ *Appalto* je talijanska riječ za ugovor o gradnji broda.

5. PRAVA I OBVEZE STRANAKA

5.1. Analiza sadržaja prava i obveza stranaka

Ovdje ćemo se osvrnuti na prava i obveze stranaka iz ugovora o gradnji broda kao vrsti ugovora o radovima na brodu.

Prema standardnom obrascu ugovora o gradnji broda mogu se opisati prava i obveze stranaka koje zastupaju ugovor temeljem pravnih normi i klauzula koje stupaju na snagu njegovim potpisivanjem.

Na prvoj stranici ugovora o gradnji broda nalaze se klauzule (*clauses*) koje sadrže osnovne identifikacijske podatke o naručitelju i brodograditelju te brodu čija se gradnja dogovara, a odnose se na vrstu, težinu, duljina i ostale tehničke karakteristike broda. Nadalje, u nastavku se nalazi klauzula pod nazivom „Klasa i pravila“ koja se odnosi na suglasnost brodograditelja da će gradnju broda izvršiti prema ugovorenim specifikacijama. Iste specifikacije odnose se na dizajn broda, ugradnju propisanih elektroinstalacija i ostalih inventara na brodu. Također, brodograditelj se obavezuje koristiti propisane materijale za gradnju broda koje su naznačene u projektnoj i tehničkoj dokumentaciji. Sljedeća klauzula sadržava podatke u vezi s dimenzijama broda čija se gradnja ugovara te podatke o gazu, duljini „preko svega“ (LOA), duljini između prependiculara, širini i visini nadvođa i nadgrađa. Prethodno navedenim klauzulama se određuju tehničke i projektne karakteristike broda, dok u nastavku ugovora slijede klauzule kojima se razmatraju propisani brodski kapaciteti u pogledu zapremnine i potrošnje svih vrsta goriva i maziva, maksimalne tolerancije i odstupanja od prvobitnih propisa koje nadzire i regulira Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova (*The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*,) (u nastavku: MARPOL konvencija) iz 1973./78. godine. Klauzule u vezi MARPOL konvencije odnose se na sprječavanje zagađenje mora uljima, mazivima i ostalim brodskim destilatima. (<https://chambers.com/articles/shipbuilding-contracts-different-forms-but-does-it-really-matter>)

Također, klauzula pod nazivom „Zajamčena nosivost i kapacitet broda“ propisuje maksimalnu nosivost nakrcanog broda koja se izražava u tonama i maksimalni gaz koji ovisi o težini nakrcanog broda koji mora odgovarati koeficijentu specifične gravitacije u iznosu 1.025 kg/J. (<https://chambers.com/articles/shipbuilding-contracts-different-forms-but-does-it-really-matter>)

S obzirom da se već prije početka gradnje broda moraju utvrditi propisi za registraciju, upisu, broda u upisnik, naručitelj određuje zastavu upisa broda, a takve se okolnosti razmatraju u klauzuli o registraciji broda. Naručitelji, ne rijetko, pri donošenju odluke za odabir zastave biraju zastavu pogodnosti (*flag of convenience*, FOC) koja naručitelju omogućava manje troškove registracije i gradnje broda, isto kao i određene pogodnosti vezane za obavljanje tehničkog nadzora broda u plovidbi.

Važna klauzula svakog ugovora o gradnji je ona o cijeni i uvjetima plaćanja. Jedna od posljedica ne plaćanja može biti pravo retencije ili zadržanja broda pa obvezu plaćanja treba slijediti bez kršenja. Na temeljem dogovora, stranke ugovora međusobno određuju vrijednost investicije i rokove plaćanja. (Tasić, Zoran, 2001., str. 3.-5.) Često je ugovaranje hipoteke na brodu u gradnji kao uobičajeni oblik financiranja gradnje.

Uz ove odredbe, ugovorom se utvrđuju i rokovi isporuke i dostave broda te ostale dužnosti i obveze u slučaju kašnjenja isporuke, nastanka oštećenja pri gradnji ili isporuci. (Tasić, Zoran, 2001., str. 3.-5.)

Izrazito bitna klauzula ugovora o gradnji broda jest klauzula kojom se definiraju prava i obveze vezane za garanciju/jamstvo brodograditelja prema kojoj se brodograditelj obvezuje da će brod izgraditi prema svim propisanim karakteristikama te da je odgovoran za sigurnost broda i nakon njegove izgradnje, najčešće u garancijskom roku od 2 do 5 godina. (Chance, Clifford, 2016.)

Neka od ovdje navedenih prava i obveza stranaka analizirat ćemo u nastavku. Posebno, osvrnut ćemo se na postupanje u slučaju uočenih nedostataka u gradnji broda, na pravo vlasništva, stjecanje hipoteke na brodu u gradnji, postojanje privilegije na brodu te pravo retencije ili zadržanja.

5.2. Posebno o postupanju u slučaju uočenih nedostataka u gradnji broda

U trenutku potpisivanja ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda na snagu stupaju prava i obveze kojima se reguliraju uzajamni pravni odnosi između brodograditelja i naručitelja.

Uzmemo li kao primjer ugovor o gradnji broda, kod ovog ugovora brodograditelj se obvezuje izgraditi brod prema uvjetima i pravilima struke, a naručitelj ima pravo obavljati kontinuirani nadzor tijekom svih faza gradnje. Također, brodograditelj odgovara za sve nedostatke koji

moгу nastati tijekom procesa gradnje, popravka ili preinake broda, te je dužan na vlastiti trošak i rizik otkloniti utvrđene nepravilnosti. Ako se nedostaci ne mogu otkloniti zbog određenih okolnosti koje mogu rezultirati prekidom projekta, naručitelj ima pravo zatražiti odgovarajuće spuštanje cijene gradnje za prethodno dogovorene radove. (Hlača, Vinko, 1994., str. 8.)

U člancima 452.-455. PZ propisuje odgovornosti brodogradilišta za nedostatke na već izgrađenom brodu i nedostatke koji su utvrđeni u trenutku gradnje, popravka ili preinake broda iz kojih je vidljivo da brodogradilište odgovara za uspjeh izvedbe gradnje kao profesionalac koji poznaje pravila struke čija je odgovornost stroža. Ovdje je riječ o tzv. profesionalnoj odgovornosti temeljenoj na kauzalitetu. Valja istaknuti kako od prethodno navedene odgovornosti brodogradilišta postoje iznimke, odnosno slučajevi kada brodograditelj odgovara po načelu pretpostavljene krivnje. To su oni slučajevi kada brodograditelj nije upotrijebio dužnu pažnju, a nasuprot tome naručitelj zahtjeva određeni način izvođenja radova tako da samostalno obavlja nabavu materijala za gradnju broda. U tim slučajevima brodograditelj je dužan upozoriti naručitelja na mogućnost štetnih posljedica koje je mogao predvidjeti dužnom pažnjom. (Hlača, Vinko, 1994., str. 7.)

Brodograditelj ima odgovornost i obvezu ukloniti ili smanjiti nepravilnosti na brodu i njegovim dijelovima u slučaju nastanka oštećenja ili grešaka u samom procesu gradnje broda ili nakon isporuke. Brodograditelj je nedostatke dužan otkloniti u razumnom roku. Također, uz prethodan dogovor s naručiteljem, moguće je pronaći odgovarajući način smanjenja cijene radi oštećenja ili produženje roka isporuke kako bi se oštećenja ili greške na brodu ispravile. Inspekcijski nadzor tijekom gradnje je nužan za kontinuirano praćenje svih procesa te se u slučaju otkrivanja nepravilnosti sklapa pisani nalog kojega su inspektori dužni priložiti brodograditelju na uvid. (Haid, Aleksandar 1996., str. 15.)

Sporove o tehničkim nedostacima u izvedbi radova na brodu između naručitelja i brodograditelja rješava sud ako ugovor drugačije ne propisuje. Nepravilnosti na brodu mogu se podijeliti na dvije vrste. To su nedostaci ili greške koje se mogu otkloniti te koji se ne mogu otkloniti. Bitan je onaj nedostatak koji bi onemogućio normalno iskorištavanje broda ili zbog kojega brod ne bi bio sposoban za plovidbu. Kako u slučaju sniženja cijene broda zbog nedostatka, tako i u slučaju raskida ugovora, naručitelj ima pravo i na naknadu štete koja se ostvaruje na temelju prethodno sklopljene police osiguranja broda u gradnji. (Hlača, Vinko, 1994., str. 7.)

U praksi se često događa da se nepravilnosti i greške na izgrađenom brodu otkriju unutar jedne godine od predaje broda ili neposredno nakon prve plovidbe broda. U tom slučaju naručitelj je dužan u roku od jedne godine podnijeti pisanu primjedbu brodograditelju koji, naknadnim pregledom, utvrđuje istinitost i relevantnost naručiteljevih primjedbi. Rok od jedne godine je prekluzivan što znači da istekom toga roka prestaje odgovornost brodograditelja za skrivene nedostatke broda iako je priznata greška u gradnji od strane brodograditelja. Odgovornost brodograditelja za skrivene mane broda, koje je naručitelj u pisanom obliku naveo, zastarijeva nakon isteka zastarnog roka od jedne godine od primitka obavijesti o nedostacima broda. Kad je riječ o zastari, radi se o kogentnim propisima, pa ako bi odredbe ugovora bile protivne tim propisima, PZ im uskraćuje pravni učinak. (Hlača, Vinko, 1994., str. 8.)

5.3. Pravo vlasništva na brodu u gradnji

Brod u gradnji smatra se pokretnim objektom na kojem postoje stvarna prava. Prvenstveno, na brodu u gradnji može se steći pravo vlasništva. Pravo vlasništva, osim što se može steći, ono se može prenijeti, ograničiti i ukinuti jedino u pisanom obliku. Pravo vlasništva dokazuje se upisom broda u upisnik te na temelju upisnog lista koji se brodu izdaje. Upisni list sastoji se od lista A, B i C te se u svaki od ovih listova upisuju određeni podatci. Vlasništvo se upisuje u list A upisnog lista. Vlasnik broda polaže sva prava na stvari koje trajno služe uporabi broda čak i ako su na određeno vrijeme odvojene od broda. Također, sav brodski inventar, koji koristi posadi za nesmetan i siguran rad te boravak na brodu, mora biti upisan u knjigu inventara broda. (Marin, Jasenko, 1997., str. 5.)

Osim u vlasništvu, brod u gradnji može biti u suvlasništvu. Suvlasništvo se također upisuje u list A upisnog lista. Suvlasništvo najčešće nastaje udruživanjem više suvlasnika u svrhu povećanja obujma posla i podjele rada. (Marin, Jasenko, 1997., str. 2.)

Bilo da je riječ o vlasniku ili suvlasniku, ove stranke mogu biti fizičke ili pravne osobe. (Pavić, Drago, 2006., str. 65.)

5.4. Hipoteka na brod

U listu C upisnog lista broda u gradnji može biti upisana hipoteka.

Hipoteka na brod pravo je prema kojem je vjerovnik ovlašten namiriti svoju tražbinu koja je nastala kao rezultat prodaje, popravka ili preinake broda. Hipoteka na brodu ne prestaje promjenom vlasništva, a u slučaju otkupa broda, novi vlasnik je dužan otplatiti ili produžiti rok hipoteke na brod.

Hipoteka na brod može nastati ugovorom pa je tada riječ o ugovorenoj hipoteci. Hipoteka može sadržavati sporazum o vrijednosti broda ovisno o njegovoj opremi i stanju, posebno o konstrukcijskom stanju koje mora biti sigurno za plovidbu. (Bolanča, Dragan, 2015., str. 18.-20.)

Stranke moraju izvršavati sve obveze iz ugovora o hipoteci jer je to za njih izvor prava kojim je od trenutka sklapanja ugovora uređen njihov pravni odnos. Osim toga, taj je ugovor važan jer pod određenim uvjetima može predstavljati i ovršnu ispravu ako sadrži klauzulu *intabulandi*² i *exequendi*³. Nakon dospijeca nepodmirene tražbine osigurane hipotekom, hipotekarni vjerovnik može početi ostvarivati svoje pravo na namirenje tražbine prisilnim putem. Vjerovnik je prvenstveno ovlašten namiriti se putem sudske prodaje broda. Sudska prodaja broda jest način namirenja koji nužno uključuje aktivnost suda pa taj pojam obuhvaća sudsku usmenu javnu dražbu ili prodaju neposrednom pogodbom. (Bolanča, Dragan i Amižić Jelovčić, Petra, 2023., str. 40.-43.)

Hipoteka se može steći i sudskom odlukom. Ova vrsta hipoteke je sredstvo osiguranja novčane tražbine vjerovnika, stoga se na ovo osiguranje primjenjuju odredbe Ovršnog zakona (Narodne novine, br. 112/12, 25/13, 93/14, 55/16, 73/17, 131/20, 114/22, 06/24), dio koji se odnosi na osiguranje prisilnim zasnivanjem založnog prava. Na temelju ovršne isprave kojom je utvrđena novčana tražbina, predlagatelj osiguranja ima pravo tražiti osiguranje te tražbine zasnivanjem prisilne sudske hipoteke na brodu protivnika osiguranja. Pokretanje prisilne sudske hipoteke obavlja se uknjižbom na brodovima upisanim u upisnik brodova. (Bolanča, Dragan i Amižić Jelovčić, Petra, 2023., str. 35.-40.)

Hipoteka se može steći i dobrovoljno. Iako odredbe o dobrovoljnoj hipoteci na brodu ne sadrži PZ, ovakvu mogućnost zasnivanja hipoteke moguća je uz primjenu Ovršnog zakona i primjenu odredbi čl. 261. i 268. Temelj za nastanak hipoteke u ovom slučaju jest sporazum stranaka koji

² Klauzula *intabulandi* s aspekta ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda jeste izjava kojom prodavatelj broda iskazuje svoju suglasnost da se kupac tog istog broda može upisati u upisnik kao novi vlasnik bez njegove naknadne suglasnosti i prisustva. (<https://enciklopedija.hr/clanak/klauzula>)

³ Klauzula *exequendi* je klauzula na temelju koje se može provesti ovrha na ovršni predmet. (<https://www.notarius.hr/aktualno/u-sredistu/25424>)

mora biti sklopljen pred sudom i uz uvjet da je zapisan u sudski zapisnik kako bi postojao dokaz o dospijeću tražbine koja se želi osigurati te o tome da se, radi osiguranja tražbine, zasnjuje hipoteka na brodu. Nadalje, potpisani sudski zapisnik ima snagu sudske nagodbe, a to znači da je tražbina utvrđena u zapisniku ovršna od trenutka dospijeća. Na temelju sporazuma, sud mora donijeti rješenje o određivanju osiguranja upisom hipoteke na brodu. Ovo se rješenje dostavlja nadležnoj lučkoj kapetaniji koja obavlja upis hipoteke. Provedbom upisa predlagatelj osiguranja je stekao hipoteku na brodu. (Bolanča, Dragan i Amižić Jelovčić, Petra, 2023., str. 30.-35.). Hipoteka na brodu može prestati prodajom broda u stečajnom postupku. Također, prema Ovršnog zakona, prestaje i u slučaju izvansudske prodaje broda ili proglašenjem broda ratnim plijenom.

5.5. Privilegij na brod

Osim hipoteke, na brodu se može steći i privilegij. Privilegij na brodu podrazumijeva tražbine koje se duguju posadi broda u slučaju smrti ili tjelesne ozljede pomorca, nagrade za spašavanje broda te tražbine za lučke naknade i po obvezi izvanugovorne odgovornosti. (Paris, Tiziana, 2023., str. 2.)

Privilegije na brod ne prestaju promjenom vlasnika, niti brisanjem broda iz upisnika brodova, već „prati“ brod. Privilegiji na brodu prestaju utrućem tražbine osigurane privilegijem, prodajom broda u ovršnom ili stečajnom postupku, osnivanjem fonda (kod ograničenja odgovornosti), utvrđivanjem/proglašenjem broda pomorskim plijenom te protekom roka od godine dana računajući od dana podmirenja tražbine za koju je proglašena hipoteka. (Paris, Tiziana, 2023., str. 2.)

5.6. Pravo retencije ili zadržanja

Na temelju ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda, brodograditelj ima pravo zadržati brod za nenaplaćene troškove izgradnje, popravka ili preinake. Ovdje je riječ o pravu retencije ili zadržanja (u nastavku: pravo retencije). Pravo retencije regulira čl. 437. PZ-a. Ovo pravo predstavlja važan instrument kojim raspolaže brodograditelj u cilju zaštite svojih interesa. Sukladno stvarnopravnom ovlaštenju, PZ u skladu s određenim međunarodnim konvencijama i njihovim normama propisuje da se brodograditelju i brodopopravljaču omogući zadržavanje

broda do određenog vremenskog roka dok im ne budu isplaćene tražbine u skladu s ugovorom o gradnji, popravku ili preinaci broda. (Haid, Aleksandar 1996., str. 14.)

Pravo retencije ima svoje korijen u rimskom pravu. Prema propisima rimskog *ius civile*, osoba koja drži kod sebe tuđu stvar, tzv. detentor, na kojoj su zbog njenog popravka, održanja ili poboljšanja nastali određeni troškovi, nije imala pravo zadržati takvu stvar, radi osiguranja naplate nastalih troškova, nego je stvar morala na zahtjev predati dužniku. Tužbe za naknadu troškova učinjenih u odnosu na zadržanu stvar mogla se ostvarivati samo u obliku prigovora u formalnom postupku. (Hodak-Mintas, Ljerka, str. 3.)

6. JAMSTVO/GARANCIJA BRODOGRADITELJA

Jamstvo, odnosno garancija brodograditelja, ima važnu ulogu kod ugovaranja gradnje, popravka ili preinake broda. Naime, u slučaju da brodograditelj ne uspije izvršiti ugovor prema njegovim uvjetima, za takve situacije može uz ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda priložiti jamstvo. Jamstvo je pravovaljano ako dođe do brodograditeljevog propusta. (Chance, Clifford, 2016.)

Jamstvo brodograditelja prema naručitelju daje čvrsti stav i uvjerenje da će brod izgraditi, popraviti ili izvršiti određenu rekonstrukciju u skladu sa ugovorenim rokom i bez dodatnih troškova ili oštećenja na teret naručitelja. Ako dođe do sporne situacije, naručitelj prema ugovoru može zatražiti povrat novca kojega brodograditelj može isplatiti u cijelosti ili na rate. Ako se stranke ugovora ne sporazume oko jamstva, spor se rješava sudskim putem. (Tasić, Zoran, 2001., str. 18.)

Pravo na jamstvo ostvaruje se u slučaju ako naručitelj broda stekne pravo na povrat plaćenih predujmova, a to se najčešće postiže u situacijama kao što su raskid ugovora radi nemogućnosti izvršenja, isporuka broda s oštećenjima ili greškama koje su nastale u procesu gradnje ili proizvodnje te zakašnjenja isporuke broda. Nadalje, ako je pravo na povrat predujmova osporavano pred sudskom arbitražom na temelju ugovora o gradnji broda, plaćanje po garanciji u iznosu kojega odredi sudska praksa bit će obavljeno nakon primitka pisanoga zahtjeva za plaćanje zajedno s preslikom arbitražne odluke. (Tasić, Zoran, 2010., str. 2.)

S obzirom na takve okolnosti brodograditelj mora ustupiti pravo jamstva, a najčešće se takav oblik jamstva naručitelju osigurava u novčanoj svoti. Bitne elemente koji su nužni za sklapanje jamstva izričito određuju stranke ugovora na temelju cjelokupne vrijednosti investicije. (Luttenberger, Axel, 2008., str. 23.)

U sljedećem primjeru opisana je presuda koja se odnosi na brodogradilište *Mertiz fire and Marine Insurance Co ltd* koje temeljem ugovora nije isporučilo brodove kompaniji *Jan de nul and Codralux Sa* koja ih je naručila te je takav ishod rezultirao povratom plaćenih avansa po jamstvu.

Tužitelj u ovom sporu bilo je brodogradilište *Mertiz fire and Marine Insurance Co ltd*, dok je kompanija *Jan de nul and Codralux Sa* tužena stranka. Predmet spora bila su tri jamstva u različitim iznosima. Jedno jamstvo iznosilo je 15 milijuna eura, a ostala dva 6,3 milijuna američkih dolara. Sva jamstva izdalo je brodogradilište *Mertiz fire and Marine Insurance Co*

ltd za povrat predujma kojeg su tužitelji platili na ime ugovorne cijene na temelju ugovora o gradnji broda u brodogradilištu. Prethodno navedena jamstva izdana su na zahtjev brodogradilišta radi osiguranja povrata plaćenih avansa u slučaju da tuženi prekine ugovor o gradnji broda uslijed ne isporuke brodova u dogovorenim rokovima ili u trenutku nastanka stečaja ili slične situacije s brodogradilištem. Brodogradilište nije isporučilo brodove, a nakon spajanja s drugim trgovačkim društvom pod nazivom *Merger*, brodogradilište je pravno prestalo postojati. Tuženi su raskinuli ugovore o gradnji broda te priložili pisane zahtjeve *Mertiz-u fire and Marine Insurance Co ltd* za plaćanje po jamstava. (Tasić, Zoran, 2010., str. 1.)

U navodima tužitelj, *Mertiz fire and Marine Insurance Co ltd*, ističe da sama odredba o jamstvu upućuje na to da je obveza tužitelja u svojoj suštini sekundarne naravi, tj. obično jamstvo zbog toga što pravo na povrat avansa putem jamstva nastaje tek nakon što brodogradilište propusti izvršiti povrat avansa. Pravo na povrat avansa može biti osporavano pred arbitražom pa će plaćanje po garanciji ovisiti o arbitražnoj odluci o pravima i obvezama iz osnovnoga ugovora o gradnji broda. (Tasić, Zoran, 2010., str. 3.)

U ovom je predmetu, prema mišljenju suda, radi se o jamstvima plativima na poziv koji se plaćaju po pozivu uz dostavu određenih dokumenata. Sukladno pisanom zahtjevu za plaćanje i izjave korisnika u kojoj se nalaže povrat predujmova od brodogradilišta, a ne i propust brodogradilišta da vrati predujmove, dovoljni su razlog za donošenje odluke da je brodograditelj dužan obaviti plaćanje po jamstvu. (Tasić, Zoran, 2010., str. 4.)

Konačno, u zaključku presude sudac je donio presudu u korist korisnika jamstva odnosno tužitelja, prema kojoj je brodograditelj, na temelju ugovora, oštećenoj kompaniji dužan isplatiti jamstva u iznosima kako je navedeno, uvećano za kamate po stopi od 6% godišnje. (Tasić, Zoran, 2010., str. 4.)

7. MEĐUNARODNE KONVENCIJE VAŽNE ZA UNIFIKACIJU PRAVILA O GRADNJI BRODA

Unifikacija pomorskog prava imperativ je današnjeg vremena. Unifikacija znači potrebu izjednačavanja, usklađivanja, pravnih normi u različitim pravnim sustavima. Naime, u suvremeno doba pomorsko poduzetništvo, koje obuhvaća širok spektar djelatnosti, želi ukloniti razlike koje se javljaju u uređenju pomorskih instituta, među kojima je i ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda. Unifikacijom se žele ukloniti razlike u propisima na način da se donošenjem i prihvaćanjem međunarodnih konvencija države potpisnice obvežu odredbe konvencije unijeti u svoj pravni sustav. Međunarodna konvencija, nakon što je prihvaćena, postaje dio pravnog poretka države.

Međunarodne organizacije, koje pridonose unifikaciji i koje pripremaju, razmatraju i provode međunarodne konvencije s područja pomorskog prava, prije svega su Međunarodna pomorska organizacija (IMO) (<https://www.imo.org/EN>), Međunarodni pomorski odbor (CMI) (<https://pomorski.lzmk.hr/clanak/međunarodni-pomorski-odbor>), Međunarodna konferencija UN-a o trgovini i razvoju (UNCTAD) (<https://unctad.org/>) i Povjerenstvo UN-a o međunarodnom trgovačkom pravu (UNCITRAL) (<https://uncitral.un.org/>).

Niz je međunarodnih konvencija s područja pomorskog prava koje obvezuju Republiku Hrvatsku. Iste možemo podijeliti u dvije grupe (Haid, Aleksandar, 1996., str. 18-20).

Prvu grupu čine međunarodne konvencije o sigurnosti plovidbe. U ovu grupu spadaju: Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS) iz 1974. (<https://www.imo.org/EN>), Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanja sudara na moru iz 1972. (<https://www.fsb.unizg.hr/>), Međunarodna konvencija o teretnim linijama iz 1966. (<https://pomorski.lzmk.hr/>), Međunarodna konvencija o baždarenju brodova iz 1969. (<https://pomorski.lzmk.hr/>), Sporazum o suradnji u oblasti tehničkog nadzora brodova i njihove klasifikacije iz 1961. (<https://www.fsb.unizg.hr/>), Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja mora, iz 1973./1978. (<https://www.imo.org/EN>).

Na temelju ovih konvencija brodovi moraju imati odgovarajuće svjedodžbe, certifikate, kojom dokazuju da udovoljavaju odredbama koje propisuju međunarodne konvencije. Neke od svjedodžbi, certifikata, koje brodovi određene vrste moraju imati jesu npr. svjedodžbe o sigurnosti opreme teretnog broda, sigurnosti putničkog broda, o teretnoj liniji, sprečavanju zagađivanja uljem, o baždarenju broda. Ove svjedodžbe, odnosno certifikate, za brodove pod

hrvatskom zastavom izdaje HRB, na temelju navedenih konvencija, kojima se potvrđuje sposobnost broda za plovidbu.

Drugu grupu obuhvaćaju međunarodne konvencije koje se odnose na imovinsko pravne odnose, a koji su vezani uz procese gradnje, popravka ili preinake brodova (Haid, Aleksandar 1996., str. 18/20). Npr., u drugu skupinu spadaju Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926. (<https://pomorska.lzmk.hr/Natuknica?id=1140>), Međunarodna konvencija o upisu prava na brodovima u gradnji iz 1967. (<https://hrcak.srce.hr/file/110451>), Međunarodna konvencija o izjednačenju određenih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. godine (<https://hrcak.srce.hr/clanak/296872>). (Nišević, Irena, 2022., str. 11.)

U svrhu postizanja unifikacije, svakako, u sadržaj PZ-a unesene su odredbe iz međunarodnih konvencija koje je Republika Hrvatska prihvatila. Ostali strani zakoni s područja pomorskog prava također su u pravne propise iz područja pomorstva unijele odredbe međunarodnih konvencija koje ih obvezuju.

7.1. Posebno o utjecaju SOLAS konvencije na gradnju, popravak ili preinaku broda

Kada je riječ o konvencijama koje se izravno odnose na nadzor i sigurnost broda prilikom njegove gradnje važno je istaknuti Međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS) iz 1974. (www.imo.com)

SOLAS konvencija, uz čitav niz izmjena i dopuna, smatra se jednim od najznačajnijih međunarodnih konvencija o sigurnosti na moru. Prva verzija konvencije prihvaćena je 1914. godine kao odgovor na pomorsku nezgodu broda *Titanic*. No, konvencija koja je na snazi je ona donesena 1974. Osnovni je cilj SOLAS konvencije odrediti minimalni standard sigurnosti za gradnju, opremu i djelovanje broda. Država pripadnosti broda odgovorna je da brodovi koji plove pod njezinom zastavom udovoljavaju zahtjevima propisanim ovom konvencijom. SOLAS konvencija navodi određeni broj svjedodžbi, certifikata, koje treba izdati brodu kao dokaz da isti udovoljavaju njezinim uvjetima. Odredbe koje se odnose na obavljanje nadzora omogućuju državama ugovornicima da izvrše pregled broda kako bi se omogućila sigurna gradnja, popravak ili preinaka broda. (Luttenberger, Axel, 2008., str. 19.)

SOLAS konvencija sadrži priloge podijeljene u dvanaest dijelova. U njezinom sadržaju nalaze se, između ostalog, odredbe vezane za sigurnost broda u plovidbi, sigurnost opreme, odredbe o zaštiti morskog okoliša i sigurnosti posade. (<https://www.imo.org>)

Detaljnije, prvi dio SOLAS konvencije uključuje odredbe o pregledu za različite vrste brodova i izdavanje svjedodžbi, certifikata, o udovoljavanju uvjetima konvencije kao i odredbe o nadzoru brodova države potpisnice. Drugi dio bavi se konstrukcijom, podjelom i stabilnošću te strojem i električnim instalacijama, kao i zaštitom i gašenjem požara. Treći dio obrađuje pitanja zaštite ljudskih života. Tu su i odredbe o sigurnosti opreme koju brod mora posjedovati i koja se na njega mora ugraditi prilikom gradnje. Četvrti dio bavi se radiokomunikacijama koje su nužne za sigurnost plovidbe u pogledu navigacije. Peti regulira sigurnost plovidbe. Šesti sve vrste prijevoza tereta te sigurnosne mjere za rukovanje teretom. Sedmi dio posebno detaljno obrađuje prijevoz opasnih stvari morem. Osmi razmatra odredbe o brodovima na nuklearni pogon. Deveti obrađuje pitanja odgovornosti sustava upravljanja sigurnosti na brodu. Deseti dio naglašava sigurnosne mjere za brza plovila. Jedanaesti dio ima posebne odredbe za povećanje pomorske sigurnosti. Konačno, dvanaesti dio sadrži dodatne sigurnosne mjere za brodove koji prevoze teret u rasutom stanju. (<https://www.imo.org>)

Iz pregleda sadržaja SOLAS konvencije uočavamo da ona ima poseban utjecaj kada je riječ o gradnji, popravku ili preinaci broda. Odredbe SOLAS konvencije trebaju se slijediti u ovim procesima jer je to suština, odnosno cilj njezinog donošenja. Minimalni standardi gradnje propisani njezinim odredbama trebaju biti zadovoljeni. Bez udovoljavanja odredbama SOLAS konvencije brodovi se neće ni staviti u uporabu jer neće udovoljavati osnovnom pravilu sigurnosti koja je na prvom mjestu.

7.2. Međunarodna konvencija o teretnim linijama, 1966. (Protokol 1988.)

Međunarodnom konvencijom o teretnim linijama iz 1966., uz Protokol iz 1988. godine, osigurava se kontrola i utvrđivanje najmanjeg nadvođa na svim trgovačkim brodovima koji obavljaju međunarodnu trgovinu u različitim područjima i plovidbenim uvjetima. Sukladno tome, ova konvencija predstavlja važan doprinos zaštiti ljudskih života i imovine na moru. Glavni cilj Međunarodne konvencije o teretnim linijama ogleda se u kontinuiranim pregledima brodova prije početka međunarodne plovidbe. Samim time, podrazumijeva se da brod mora sadržavati sve potrebne certifikate kojima se dokazuje njegova sposobnost za obavljanje

plovidbene funkcije. Najvažnije međunarodne svjedodžba prema ovoj konvenciji su međunarodna svjedodžbe o teretnoj liniji i međunarodna svjedodžbe o oslobođenju od odredbi o teretnoj liniji. (Grabovac, Ivo, 2002., str. 4.)

Preglede broda na temelju odredbi Međunarodne konvecije o teretnim linijama obavljaju službenici vlade čiju zastavu brod vije. Također, u određenim izvanrednim pregledima broda koji se moraju utvrditi radi okolnosti koje su nastale zbog iznenadnog kvara, greške ili propusta, vlada može preglede povjeriti određenim organizacijama koje imaju ovlasti ili inspektorima za koje smatraju da će pregledom utvrditi nepravilnosti. (Pavlič,Toni i Milošević-Pujo, Branka, 2006., str. 2.)

Pregledi broda obavljaju se periodično, a najčešće se obavljaju u sljedećim fazama (Grabovac, Ivo, 2002., str. 4.):

- prva faza pregleda obavlja se prije početka plovidbe, odnosno nakon same gradnje broda, pri čemu se pregledava struktura trupa broda i oprema
- druga faza pregleda se obavlja u vremeskom razdoblju kojega odredi vlada ovisno o vrsti broda, ali koji nije dulji od pet godina
- treća faza pregleda obavlja se svake godine, pregled se najčešće obavlja tri mjeseca prije ili tri mjeseca poslje od dana godišnjice izdavanja svjedodžbe, takav pregled se obavlja radi utvrđivanja stvarnog stanja broda u slučaju da su dodavane određene preinake koje nisu u skladu s odredbama ove konvencije.

Temeljem Međunarodne konvencije o teretnim linijama vlada države zastave pod kojom je brod registriran i pod čijom zastavom i zakonom je proveden pregled broda izdaje svjedodžbu o teretnoj liniji koja traje za razdoblje do pet godina ovisno o vladinoj odluci. Također, takva svjedodžba je međunarodno priznata u svim zemljama potpisnicama ove konvencije.

8. UPISNICI BRODOVA I OSTALIH POMORSKIH OBJEKATA U GRADNJI

Upisnik brodova je jedinstven upisnik, kako se navodi u čl. 5. t. 59. PZ-a, u koji se upisuju i brodi u gradnji. U upisnike se upisuju različite vrste pomorskih objekata: trgovački, ribarski, javni brodovi, brodovi u gradnji, jahte u gradnji, plutajući objekti u gradnji, nepomični odobalni objekti u gradnji. (Bolanča, Dragan, 2015., str. 24.-26.)

Uz odredbe PZ-a koji regulira upis brodova u upisnik, u Republici Hrvatskoj na snazi je i podzakonski akt koji regulira ovo pravno pitanje pod nazivom Pravilnik o vođenju upisnika brodova, najvišoj starosti i tehničkim uvjetima za upis u upisnik brodova. (Narodne novine, br. 131/2023.)

Prema čl. 5. st. 59. PZ-a, u upisnik pomorskih objekata hrvatske državne pripadnosti upisuju se pomorski objekti i pomorski objekti u gradnji, osim ratnih brodova i ratnih brodova u gradnji koji se grade za potrebe Oružanih snaga Republike Hrvatske ili stranih oružanih snaga. U Republici Hrvatskoj postoji jedan centralni upisnik brodova, ostalih pomorskih objekata i pomorskih objekata u gradnji koji se vodi u elektroničkom obliku.

Upisnici se sastoje od glavne knjige i zbirke isprava, a glavna knjiga upisnika se sastoji od uložaka. Uložak ima listove A, B i C. U list A glavne knjige upisuju se podatci o identitetu pomorskog objekta i njegove osnovne tehničke karakteristike, dok se u list B upisuje tvrtka, odnosno naziv i sjedište pravne osobe, odnosno ime i prebivalište fizičke osobe koja je vlasnik pomorskog objekta. Također, upisuju se i osobna ograničenja vlasnika u vezi sa slobodnim raspolaganjem pomorskim objektom. U list C upisuju se stvarna prava kojima je pomorski objekt ili njegov dio opterećen, također se upisuju prava koja su stečena na tim pravima, a to su: pravo prvokupa, zabrane opterećivanja i otuđivanja te sve zabilježbe za koje nije izričito određeno da se upisuju u drugi list uložka. (Pomorski zakonik, čl. 197-201.)

Nakon što se brodovi upišu u upisnik u kojem su navedene tehničke karakteristike broda i osnovni podatci o brodu, izdaje se upisni list kojim se dokazuje pripadnost broda, odnosno pravo broda da ploviti pod zastavom one države prema čijim je pravima upisan. Nakon konačnog upisa uz ostale podatke o brodu dobiva se i službeni broj Međunarodne pomorske organizacija (IMO broj). IMO broj je identifikacijski broj, koji se, u skladu sa SOLAS konvencijom, dodjeljuje brodu radi pomorske sigurnosti. Prema IMO broju, svaki je brod

prepoznatljiv i na temelju njega se razlikuje od ostalih brodova. (Bolanča, Dragan, 2015., str. 28.-31.)

Prema čl. 189. st. 1. i 2. PZ-a, u upisnik mora se upisati brod koji je u gradnji kada je njegov vlasnik državljanin Republike Hrvatske ili kada se radi o vlasniku koji je pravna osoba koja ima sjedište u Republici Hrvatskoj. Kada je vlasnik broda osoba koja ima strano državljanstvo, a radi se o gradnji broda u hrvatskom brodogradilištu, tada se isti brod može upisati u upisnik brodova. Dakle, u ovim staccima čl. 189. razlika je u korištenju riječi „mora“ i „može“ jer se u prvom stavku izričito navodi obveza vlasnika brod upisati u upisnik brodova u Republici Hrvatskoj, dok je u drugom stavku to tek opcija, odnosno fakultativni izbor za vlasnika strane državne pripadnosti.

Prije elektroničkog upisa za brodove koji se grade u inozemstvu postojala je mogućnost izdavanja privremenog plovidbenog lista koji je vrijedio do godine dana od izdavanja. Njegovo važenje moglo je prestati i prije isteka godine dana, odnosno do dolaska broda u prvu hrvatsku luku.

Brod upisan u upisnik može se pod određenih uvjetima brisati iz upisnika. Brisanje broda iz upisnika brodova obavlja se u trenutku kada brod više ne zadovoljava određene standarde za sigurnu plovidbu. Ti standardi mogu biti sljedeći. Ako je brod u lošem stanju, ili se pretpostavlja da je propao, ili više ne udovoljava uvjetima iz čl. 187. PZ-a koji se odnose na uvjete upisa broda u upisnik, ili vlasnik sam želi izbrisati brod iz upisnika iz razloga kao što su upis broda u drugi upisnik, ili odlukom nadležnog ministarstva za pomorstvo ili drugog tijela zbog određenih ovrha i tereta koje posjeduje. (Bolanča, Dragan, 2015., str. 113.-114.)

Vlasnik je dužan u roku 15 dana od nastanka okolnosti koja je razlog brisanja broda iz upisnika podnijeti zahtjev lučkoj kapetaniji za brisanje broda iz upisnika brodova. (Bolanča, Dragan, 2015., str. 113.-114.)

9. INSPEKCIJSKI PREGLED BRODA U BRODOGRADILIŠTU

Tijekom gradnje broda potreban je kontinuirani inspekcijski pregled broda koji se obavlja u fazama od polaganja kobilice, spajanja prvih konstrukcijskih dijelova broda do priprema za porinuće. Tijekom proces gradnje, nadležni inspektori vode dnevnik gradnje broda u kojemu se evidentiraju sve faze gradnje, materijali i oprema koja se ugrađuje brodu na temelju propisanih standarda. Isto propisuje Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe. (Narodne novine, br. 39/2011)

Inspekcijom se nadziru brodovi u dijelu stanja trupa, nadvođa i stabiliteta. Također, provjerava se plovnost broda kada dođe do oštećenja trupa, pregledava se stanje broda i dijelova nakon kratkotrajnih popravaka ili zamjene zastarjelih dijelova. U lukama Republike Hrvatske inspekcijski pregled prolaze svi domaći brodovi kao što su putnički, RO-RO, tankeri, za prijevoz rasutog tereta, kemikalija i ostale vrste brodova za prijevoz opasnih tvari. Nadalje, inspekcijski pregled obavlja se nad brodovima koji su u nekoj drugoj luci imali nedostatke utvrđene prilikom obavljanja inspekcijskog pregleda i čije je otklanjanje naloženo u određenom roku, zatim brodovi za koje su nadležne vlasti drugih država prijavile nedostatak, brodovi za koje su peljari prijavili nedostatak koji bi mogao ugroziti sigurnost plovidbe te brodovi koji nisu u proteklih šest mjeseci bili podvrgnuti inspekcijskom pregledu. (Luttenberger, Axel, 2008., str. 38)

Kada je riječ o inspekcijskom pregledu broda, važno je istaknuti da se takav pregled može obavljati za vrijeme gradnje broda u brodogradilištu, dok brod još nije u funkciji plovidbe te se može obavljati za vrijeme aktivne plovidbe broda, najčešće kada brod pristane u luci.

Neovisno o pripadnosti broda, svaki brod koji plovi pod domaćom ili stranom zastavom podliježe inspekcijskom pregledu. U slučaju da se pregled obavlja u stranoj državi, i utvrde se određeni nedostaci, vlasnik broda odgovara onoj državi u kojoj su se dogodili propusti na brodu. Razlozi pregleda mogu biti slučajevi kao što su izlivanje nafte i drugih kemikalija u more, ozljeda člana posade, propusti vezani za dokumentaciju i sl. (Đuraš, Antonela, 2021., str. 14.)

Nakon gradnje, popravka ili preinake, brod započinje ili nastavlja obavljanje plovidbe te se za vrijeme njegovog iskorištavanja ponovno nadzire u smislu da se na njemu obavljanju inspekcije. Ovisno o opremi i dijelovima broda na kojima se provodi inspekcijski pregled

razlikujemo nekoliko vrsta inspekcija: nautičku, brodstrojarsku, radio, u svrhu zaštite mora od onečišćenja i hidrograđevinsku. (Luttenberger, Axel, 2008., str. 37.-38.)

Nautička inspekcija domaćih i stranih brodova obuhvaća nadzor nad stanjem isprava i knjiga na brodu, nad radom posade, opreme, sredstava i uređaja, obavljanjem meteorološke službe na domaćim brodovima, lukama, uvjetima sigurnosti plovidbe i stanjem sigurnosti plovnih puteva koje koriste kompanije u svakodnevnoj navigaciji. (Politeo, Dino, 2020., str. 19.)

Brodostrojarska inspekcija nadzire opremu, sredstva i uređaje u kontekstu njihove tehničke ispravnosti i sigurnosti, također provodi nadzor nad posadom te udovoljavanjem odgovarajućim operativnim zahtjevima radnih i sigurnosnih postupaka na brodu u kontekstu tehnologije i opreme nužne za obavljanje strojarskih radova na brodu. (Politeo, Dino, 2020., str. 20.)

Radio inspekcija obuhvaća nadzor koji se odnosi na održavanje radiouređaja i opreme, nadzor nad obalnim radiopostajama i njihovom opremom koja omogućava sigurnost plovidbe, te nadzor nad radom radioslužbe i njihovim ispravama i knjigama, udovoljavanjem odgovarajućim operativnim zahtjevima radnih i sigurnosnih postupaka na brodu. (Luttenberger, Axel, 2008., str. 45.)

Inspekcija zaštite mora od onečišćenja, bavi se nadzorom domaćih i stranih brodova. Nadzor se u najvećoj mjeri obavlja nad opremom za sprječavanje onečišćenja mora s brodova, a obavlja se i pregled cjevovoda i spojnica za rukovanje brodom. (Pravilnik o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe, Narodne novine, br. 39/2011)

Hidrograđevinska inspekcija je nadležna za uređenje i održavanje plovnih puteva i ostalih plovnih objekata vezanih za sigurnost plovidbe kao što su bove, svjetionici, oznake plićina i dubina, oznake grebena i ostalih podataka nužnih za plovidbu. (Pravilnik o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe, Narodne novine, br. 39/2011)

10. SKLAPANJE OSIGURANJA NA TEMELJU UGOVORA O GRADNJI BRODA

Kada je riječ od gradnji broda, najčešće se osiguranje broda u gradnji ugovara zajedno s ugovorom o gradnji broda u kojem su jasno definirani bitni sastojci osiguranja. Da bi se osiguranje broda u gradnji moglo ostvariti prije svega potrebno je odrediti kolika će biti tržišna vrijednost broda te koju klasu će brod zadovoljavati s obzirom na kvalitetu materijala i opreme koja će se ugraditi. Nakon utvrđivanja tržišne vrijednosti i klase broda, ugovara se premija osiguranja koja se odnosi na novčani iznosi koji ugovaratelj osiguranja plaća osiguravatelju temeljem sklopljenog ugovora o osiguranju. (Zeko, Magdalena, 2015, str. 43.)

Vrijednost osiguranog broda može jednostrano odrediti ugovaratelj osiguranja, ali mogu je dogovoreno utvrditi i stranke ugovora, stoga ona mora biti navedena unutar ugovora ili je mora sadržavati polica osiguranja, kako se navodi u čl. 694., st. 1. PZ-a. Ugovorena vrijednost broda u gradnji obvezuje osiguravatelja i osiguranika neovisno o tome odgovara li stvarnoj vrijednosti osiguranog predmeta u vrijeme sklapanja ugovora. U slučaju nastanka osiguranog slučaja, osigurnina se utvrđuje prema ugovorenoj, a ne stvarnoj vrijednosti. Sporazumno utvrđena vrijednost u praksi je neoboriva jer je osiguravatelj može osporiti samo u slučaju prijave ili ako je u pitanju očita pogreška, kako se navodi u čl. 694., st. 2. PZ-a. (Bolanča, Dragan; Amižić Jelovčić, Petra, 2023., str. 521.)

Proces gradnje broda počinje brodograđevnim, montažnim, rizicima, no u procesu gradnje postoji više rizika koji se javljaju tijekom cijele gradnje. Stoga, polica osiguranja broda u gradnji koncipirana je tako da slijedi proces gradnje te omogućava pokriće rizika u svim fazama gradnje.

Sa stajališta osiguranja, brodovi u gradnji prolaze kroz različite faze i vrste rizika kao što su gradnja broda ili određenih dijelova, elemenata ili sekcija na navozu odnosno suhom doku. Ovakav način gradnje podrazumijeva drugačiji pristup prilikom sklapanja osiguranja jer može doći do većih rizika koji se često mogu ponavljati. Slijedeći rizici koje valja osigurati jesu oni koji se javljaju prilikom porinuća brod, tijekom opremanja broda u luci te prve probne vožnje broda. (Frasović, Ante, str. 4.) Dakle, niz je različitih rizika koje je potrebno osigurati u različitim fazama gradnje broda. Na ovaj način, ugovaranjem osiguranja, stranke se štite od eventualnih šteta koje mogu nastati u procesu gradnje.

10.1. Stranke ugovora o osiguranju broda u gradnji

Kod ugovora o osiguranju broda u gradnji dvije su stranke, osiguravatelj i osiguranik. Osiguravatelj pruža osiguranje u svrhu zaštite osiguranika. Osiguravatelj je osoba koja se na temelju ugovora o osiguranju obvezuje ugovaratelju osiguranja da će prema uvjetima, kriterijima i specifikacijama ugovora o osiguranju naknaditi osiguraniku štetu koja je nastala kao posljedica nastupanja osiguranog slučaja. Osiguravatelj može biti samo osoba koja ispunjava uvijete propisane statusnim pravom osiguranja. Njegove glavne obveze su izdavanje police osiguranja i isplata naknade za štetu. Osiguranik, s druge strane, je osoba koja u svoje ime sklapa ugovor o osiguranju s osiguravateljem. Ugovaratelj može sklopiti ugovor za svoj račun, za račun treće osobe ili treće neodređene osobe. U ovakvom obveznopravnom odnosu ugovaratelj osiguranja ima samostalna prava i obveze, neovisno o pravima i obvezama osiguranika. (Franasović, Ante, 1989., str. 2.)

10.2. Institutske klauzule za osiguranje brodova u gradnji

Ako se ugovor o osiguranju broda u gradnji sklapa prema engleskom pravu, tada je uobičajeno da stranke ugovora, osiguravatelj i osiguranik, sklapaju ugovor prema engleskim institutskim klauzulama. Institutske klauzule su uvjeti osiguranja koji su unaprijed poznatog sadržaja.

Institutske klauzule za osiguranje brodova u gradnji sadrže tri vrste odredbi. Tu su odredbe koje se striktno odnose na brodograđevne rizike, odnosno na rizike koji se mogu ostvariti prilikom procesa gradnje. Komplet institutskih klauzula za osiguranje brodograđevnih rizika ima svojevrsnu preambulu, odnosno neku vrstu uvodnih odredbi, što nije slučaj kod ostalih kompleta institutskih klauzula koje se koriste za osiguranje brodova od ostalih vrsta rizika. Stoga, kod osiguranja brodova u gradnji ovakva preambula razmatra detalje predmeta osiguranja broda i razrađuje ih u dvije tehnološke varijante. Prva je kada se trup broda i njegovi strojevi grade u istom brodogradilištu, a druga kada se trup broda gradi u brodogradilištu, a strojevi u nekoj drugog tvornici. Institutske klauzule sadrže i odredbe kojima se reguliraju pomorski rizici te odredbe kojima se uređuju opća pitanja osiguranja. (Franasović, Ante, 1989., str. 4.)

10.3. Sudska i arbitražna praksa

U engleskom pravnom sustavu sudska i arbitražna praksa ima veliki utjecaj na provođenje zakona koji se odnose na opća pitanja gradnje, popravka ili preinake brodova. Ovakva praksa i mjesto suda i arbitraže u hijerarhiji pravnih izvora u engleskom pravu uvelike se razlikuje od odluka suda i arbitraže u ostalim državama Europe i svijete gdje iste predstavljaju neformalni pravni izvor. Svakako, uvažavaju se odluke suda i arbitraže, no samo kao neformalni izvor prava. Sudovi ostalih europskih država, uključujući i Republiku Hrvatsku, nemaju ovlaštenje poput engleskih sudova i arbitraže koji kreiraju pravo svojim odlukama koje nazivamo presedani. (Zeko, Magdalena, 2015., str. 7.)

Ove činjenice proizlaze iz povijesnog mjesta engleskog prava za pomorstvo jer je englesko pravo poznato kao najstariji sustav pravnog djelovanja te održavanja normi i standarda za pomorski transport i trgovinu. (Zeko, Magdalena, 2015., str. 7.)

Praćenjem odluka suda i arbitraže engleskih sudova i arbitraže u predmetu ugovora o gradnji broda te u predmetu osiguranja broda u gradnji može se uočiti da je najveći broj presuda engleskih sudova i arbitraže u predmetu ugovora o gradnji broda u dijelu neurednog plaćanja cijene gradnje broda, dok je kod ugovora o osiguranju brodova u gradnji u predmetu neisplaćenih naknada iz osiguranja. ([www i-law.com](http://www.i-law.com))

Neuredno plaćanje kod ugovora o gradnji broda odnosi se na umanjeni iznos rate, cijene, gradnje broda, te na plaćanje rate s kašnjenjem. S druge strane, kada je riječ o kršenju ugovora o gradnji broda na strani brodograditelja, najviše je odluka suda u dijelu uočenih nedostataka na brodu u gradnji.

Posebno mjesto zauzimaju odluke engleskih sudova i arbitraže u predmetu osiguranja broda u gradnji, kako smo naveli, zbog neisplaćenih naknada iz osiguranja. Rizici koji su pokriveni osiguranjem naznačeni su u institutskim klauzulama, odnosno policom osiguranju te u slučaju nastupanja osiguranog rizika osiguravatelj je dužan isplatiti naknadu iz osiguranja.

10.4. Osiguranje broda u gradnji prema PZ-u

Odredbe PZ-a primjenjuju se kod osiguranja broda u gradnji jer su takve odredbe *lex specialis* za ovu vrstu osiguranja..

PZ razlikuje tri temeljne kategorije osiguranja: broda, vozarine i odgovornosti broдача (PZ, glava IV. „Ugovor o pomorskom osiguranju“). Osim što se PZ primjenjuje i na osiguranje brodova u gradnji, on se primjenjuje i na stvari koje se namijenjene njihovoj izgradnji, npr. na kontejnere koje se prije prijevoza brodom prevoze drugim transportnim sredstvima te koji se prije dolaska na brod nalaze u skladištima ili drugim mjestima na kopnu (Zeko, Magdalena, 2015., str. 6.)

Kada je riječ o radovima koji se izvršavaju u ovlaštenim brodogradilištima, vlasnik broda u gradnji je obvezan prije potpisivanja ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda sklopiti valjanu policu osiguranja ako je do tada nije posjedovao. S obzirom na sve veće poskupljenje materijala, dijelova i inventara koji se ugrađuje u novi ili postojeći brod, važno je izvršiti ugovoreni posao u skladu sa dogovorenim uvjetima. (Frasanović, Ante, 1989., str. 5.)

U radu brodograditelja može doći do manjih, ali i većih propusta, oštećenja ili grešaka koje su nastala nenamjerno, a za koje brodograditelj odgovara vlasniku na temelju sklopljenog ugovora. No, na temelju ugovora o osiguranju, isplatit će se naknada iz osiguranja u slučaju da se utvrdi odgovornost brodograditelja za takve propuste. Unatoč mogućim poteškoćama koje nastaju pri gradnji broda ili obavljanja popravaka ili preinake na brodu, najvažniji vremenski rok do kada će se radovi izvršiti, a njegovim prekoračenjem brodograditelj na temelju klauzule o gradnji broda i osiguranja mora isplatiti određene penale za zakašnjenje isporuke broda.(Zeko, Magdalena, 2015., str. 5.)

11. PRESTANAK UGOVORA O GRADNJI, POPRAVKU ILI PREINACI BRODA

Prestanak bilo kojeg ugovora, pa tako i ugovora o gradnji, popravku ili preinaci brod, može biti iz redovitih ili izvanrednih razloga.

Do redovitog prestanka ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda dolazi ispunjenjem svih ugovornih obveza. No, do izvanrednog prestanka istog ugovora može doći zbog razloga koji su ugovoreni ili određeni na temelju zakona. Izvanredni prestanak ugovora može slijediti na temelju suglasnosti volje ugovornih stranaka, sporazumno, jednostrano, na temelju zakona, presude ili sl.

11.1. Prestanak ugovora suglasnošću volje ugovornih stranaka

Prestanak ugovora suglasnošću volje ugovornih stranaka slijedi uz uvjet da su obje stranke, sporazumno, dogovore prestanak ugovora. Glavni preduvjet za valjani prestanak ugovora je suglasnost obje stranaka. Stoga, ako brodograditelj nije u mogućnosti u određenom roku isporučiti naručitelju gotov brod, naručitelj ima pravo zatražiti prestanak ugovora.

Opće smjernice za sporazumni prestanak ugovora potrebno je analizirati u temeljnim načelima koji se odnose na slobodu uređivanja međusobnih odnosa stranaka iz čl. 2. ZOO-a i dispozitivnom karakteru zakonskih odredbi, prema kojoj obveza prestaje suglasnošću volja ugovornih strana ili u drugim zakonom određenim slučajevima. Kako bi se omogućio sporazumni prestanak ugovora, potrebno je zadovoljiti sve pretpostavke za utvrđivanje razloga zbog čega se traži njegov prestanak. S obzirom da će te pretpostavke u pravilu biti ispunjene, potrebno je imati u vidu da se može dogoditi da nakon sklapanja ugovora jedna stranka ugovora, naručitelj ili brodograditelj/brodopopravljač, izgubi svoju poslovnu sposobnost ili nastupe nepredviđene okolnosti (prijetnja, zabluda, prijevara), koje mogu dovesti do nevaljanosti sporazuma o raskidu ugovora. (Ćesić, Zlatk; Bobinac, Dubravka, 2017., str. 4.)

11.2. Jednostrani raskid ugovora

Ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda može prestati jednostranim raskidom ugovora samo jedne od ugovornih stranaka.

Pri sklapanju ugovora, stranke ugovora moraju biti upoznate sa svim pravima i obvezama koje su određene ugovorom. Ako su sastojci ugovora jasno razmotreni pri njegovom sklapanju i stranke nisu utvrdile nepravilnosti, ugovor se smatra valjanim i njihovim potpisivanjem stupa na snagu. U slučaju izvanrednih okolnosti koje mogu nastati nakon potpisivanja ugovora, ugovornim strankama daje se pravo jednostranog raskida ugovora, neovisno o volji druge strane. Ovakav prestanak ugovora je moguće sklopiti samo kod dvostranoobveznih ugovora, a ne kod besplatnih i jednostranoobveznih ugovora. (Ćesić, Zlatko; Bobinac, Dubravka, 2017., str. 4.)

11.3. Prestanak ugovora na temelju zakona

Okolnosti prestanka ugovora mogu biti određene zakonom. Zakonom se odobrava prestanak ugovora u slučajevima nastupanja određenih okolnosti koje su propisane i ne mogu se predvidjeti, a mogu se odnositi na npr. stečaj tvrtke, nastanak rata i sl. (Ćesić, Zlatko; Bobinac, Dubravka, 2017., str. 5.)

11.4. Prestanak ugovora zbog neispunjenja ugovornih obveza

U slučaju da brodograditelj/brodopopravljač nije izvršio svoju ugovornu obvezu u dogovorenom roku, naručitelj može odrediti naknadni rok ispunjenja ugovornih obveza. Međutim, ako brodograditelj/ brodopopravljač jasno daje do znanje neće ispuniti svoju obvezu ni u naknadno uvedenom roku, naručitelj ima pravo, svojom voljom, prekinuti ugovor bez uvođenja naknadnog roka. Ovo pravo naručitelja proizlazi iz čl. 363. ZOO-a.

11.5. Prestanak ugovora zbog promijenjenih okolnosti

Nakon sklapanja ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda mogu nastupiti nepredviđene okolnosti i promjene na tržištu koje mogu rezultirati padom likvidnosti brodograditelja pa brodograditelj više nije u mogućnosti izvršiti obveze iz ugovora. Što je duži rok od trenutka sklapanja ugovora do njegovog ispunjenja, veća je mogućnost nastanka nepredviđenih okolnosti. Najčešće se takve okolnosti događaju kod ugovora o trajnim i sukcesivnim obvezama koje se ispunjavaju primjenom više uzastopnih radnji. (Jelinović, Vedran) Pri sklapanju takvih ugovora obje ugovorne stranke moraju biti spremne preuzeti određene poslovne rizike. (Martić, Tanja, 2019., str. 6.)

Neki od primjera nepredviđenih okolnosti koje utječu na izvršenje ugovora su ekonomske krize u državi, poskupljenje materijala, opreme i inventara koje se ugrađuju u brod, manjak radne snage, utjecaja ratova i poskupljenje goriva. (Franasović, Ante, 1989., str. 14.)

Nepredviđena okolnost može biti pandemija, poput pandemije uzrokovane Covidom-19 u kakvoj se situaciji svijet našao tijekom 2020. godine.

11.5.1. Sklapanje i prestanak ugovora za vrijeme pandemije Covid-19

Sukladno odredbama ZOO-a, jedno od glavnih načela ugovornog prava je načelo *pacta sunt servanda*. Ovo načelo zahtjeva poštivanje ugovorom preuzete obveze bez obzira na promjene koje mogu nastati od trenutka sklapanja ugovora do izvršenja. Ako je zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle predvidjeti u vrijeme sklapanja ugovora, kao npr. što je izbijanje pandemije Covid-19, ispunjenje obveze postalo otežano ili bi jednoj ugovornoj strani nanijelo velike gubitke, naručitelj može zatražiti da se ugovor izmjeni ili čak raskine. (Paris, Tiziana, 2020., str. 2.)

Ako hipotetski zamislimo situaciju da je naručena gradnja broda te da je brodograditelj izdao ponudu naručitelju, a naručitelj je istu ponudu prihvatio i platio predujam od 30%, no u međuvremenu su nastupile posebne mjere radi pandemije Covid-19, takve okolnosti će zasigurno utjecati na tijek ispunjenja ugovornih obveza. U takvim okolnostima brodograditelj neće moći nabaviti određene dijelove za gradnju broda po cijenama koje su navedene u ponudi ili neće biti u mogućnosti nabaviti dijelove zbog nestašice i gašenja proizvodnje, a naručitelj,

neće biti u mogućnosti, ili ne želi, platiti veću cijenu od one koja je prvotno bila dogovorena ponudom. (Paris, Tiziana, 2020., str. 3.)

S obzirom na prethodni primjer postavlja se pitanje što će naručitelj poduzeti vezano za okolnosti koje su nastale za vrijeme izbijanja pandemije? Ovisno o cijeni izgradnje, popravka ili preinake broda, naručitelj mora utvrditi može li prihvatiti određena odstupanja odnosno poskupljenja koja prvotno nisu bila razmatrana ugovorom, a nastala su kao rezultat izbijanja pandemije. U drugoj situaciji naručitelju mogu smetati veći troškovi proizvodnje, ali s obzirom da je platio 30% predujma za gradnju broda, može zatražiti aneks ugovora odnosno ugovoriti izmjenu ugovornih uvjeta između njega i brodograditelja/brodopopravljača. Konačno, ako brodograditelj/brodopopravljač ne želi izvršiti izmjene ugovora s naručiteljem, tada naručitelj ima pravo raskinuti ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda uz uvjet da mu se vrate pripadajući troškovi predujma.

Sukladno odredbi iz čl. 369. st. 2. ZOO-a, raskid ugovora zbog promijenjenih okolnosti može se postići ako se obje stranke ugovora sporazumno dogovore o raskidu. Nasuprot tome, ako jedna stranka ne pristaje na sporazumni raskid ugovora, takav obveznopravni odnos postaje predmet sudske odluke. U tom slučaju ugovor se smatra raskinutim tek pravomoćnošću presude, a to znači da će takav postupak trajati nekoliko godina ovisno o provedenim pravnim lijekovima i postupcima utvrđivanja okolnosti za raskid ugovora.

11.5.2. Primjer raskida ugovora o gradnji broda

Kao primjer raskida ugovora o gradnji broda i prikaza okolnosti koje su se događale prije i nakon raskida ugovora, uzet ćemo primjer raskida iz poslovne prakse tvrtke *Uljanik* iz Pule, kao brodograditelja, i tvrtke *Cobelfred*, kao naručitelja.

Raskida ugovora s brodogradilištem *Uljanik* i tvrtke *Cobelfred* spada u raskid ugovora zbog neispunjenja ugovorom preuzetih obveza. Naime, zbog dugoročnih probleme u upravi brodogradilišta *Uljanik* došlo je do manjka radne snage, inventara i opreme koja je potrebna za gradnju broda. Zbog toga je brodogradilište obavijestilo naručitelja da narudžba neće biti isporučena unutar propisanog roka koji je potvrđen potpisivanjem ugovora. Takva okolnost je omogućila naručitelju da jednostrano raskine ugovor na temelju prethodnog sporazuma s brodogradilištem.

Naime, sredinom 2016. godine brodogradilište *Uljanik* potpisalo je ugovor o gradnji RO-RO broda, kapaciteta 5.500 Lm, za prijevoz kamiona, automobila i kontejnera s prikolicama, s naručiteljem *Cobelfret*. Nakon potpisivanja ugovora, Uljanik je vrlo brzo, zbog dugovanja iz prethodnih godina te nemogućnosti isplaćivanja plaća radnicima, proglasio stečajni postupak te raskinuo ugovora za gradnju RO-RO broda. Uljanik je već 21. svibnja 2016. godine jednostrano raskinuo ugovor o gradnji broda (Večernji list, <https://www.vecernji.hr/vijesti/uljanik-ipak-ide-u-stecaj-1265830>, 2016.) te se u ovom slučaju postavilo pitanje posljedica takvog prestanka ugovora prije njegovog ispunjenja. Konačan ishod ispunjenja ugovora treba biti predaja broda naručitelju, no te se u ovom slučaju nije dogodilo zbog otvaranja stečajnog postupka brodograditelja.

12. BROJ UGOVARANJA NOVIH BRODOVA PREMA PODACIMA NEKIH HRVATSKIH BRODARA

Prema podacima nekih hrvatskih brodara navedenim u godišnjim izvješća o njihovom operativnom poslovanju, posljednjih godina, od 2020. i dalje., došlo je porasta ugovaranja gradnje novih brodova (novogradnji) u odnosu na prethodne godine. Najveći broj ugovora o gradnji broda koji su sklopljeni tijekom 2021. godini odnosio se na brodove namijenjene prijevozu kontejnera i ukapljenog plina. Cijene novih brodova su narasle zbog povećanja cijene materijala, prvenstveno čelika, koji je neophodan u gradnji. Također, u odnosu na prethodne godine, one prije 2020. i 2021., prema navodima u izvješću nekih hrvatskih brodara, povećao se broj novogradnji brodova za prijevoz rasutog tereta. (Atlanska plovidba, godišnji izvještaj, www.atlant.hr, 2021.)

Neki brodari u svojim izvješćima navode da će rasti broj novogradnji za njihove tvrtke u sljedećim godinama. Isto tako navode da će neke brodove iz svoje flote predati u rezalište. U izvješćima se navodi kako je plan gradnje novih brodova u brodogradilištima iz istočne Azije. Neki brodari navode plan gradnje novih brodova kojim će povećati svoju flotu u brodogradilištima u Kini (Atlanska plovidba, godišnji izvještaj, www.atlant.hr, 2021.) dok su neki brodari više okrenuti suradnji s brodograditeljima iz Koreje. (<https://www.057info.hr>)

Izbor ovih brodogradilišta odgovara činjenici prema kojoj je najveća koncentracija brodograđevne industrije zastupljena u Azijskim zemljama. Naime, trenutno se 60% novih brodova naručitelja gradi u Malezijskim, Kineskim i Japanskim brodogradilištima iz razloga što su jedni od najpouzdanijih proizvođača različitih vrsta brodova, brodske opreme, uređaja, komponenti i dijelova trupa broda. Samim time svoju konkurentnost na svjetskom tržištu ističu povoljnijim cijenama gradnje broda, a sve češće se brodari odlučuju i na suradnju sa Azijskim brodogradilištima za obavljanje popravaka ili preinaka koje se na brodovima periodično moraju obavljati.

Prema podacima iz izvješća nekih hrvatskih brodara, potreba širenja flote nesumnjivo postoji. Šteta je što se granja takvih brodova ugovara s inozemnim brodogradilištima, no cijena i uvjeti gradnje diktiraju smjer poslovnih odnosa među strankama iz ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda. Sadržaj takvih ugovora čini se da ide u korist obiju ugovornih stranaka jer su istim sadržajem kvalitetno ugovorena prava i obveze svake ugovorne stranke.

U našoj državi tri su velika brodogradilišta, no, vidimo da domaći brodari češće biraju inozemna brodogradilišta za proširenje svoje flote. Svojevrсна „mana“ ove industrije je što zahtijeva velika ulaganja te je riječ o izrazito skupoj proizvodnji i nabavci brodskih dijelova i opreme. Uz to, brodogradnja zahtijeva izvršavanje složenih zadataka koji moraju pratiti određene standarde na temelju zakona države u kojoj se obavljaju radovi na brodu.

Brodogradnja je jedna od potencijalnih industrija u našoj državi kojom se može postići rast i razvoj gospodarstva s obzirom na povoljan geografski položaj (<https://hb.hr/>) pa bi njezinim razvojem podaci u izvješćima brodara bili u smislu poticanja gradnje novih brodova u hrvatskim brodogradilištima.

13. ZAKLJUČAK

Gradnja, popravak ili preinaka broda tri su odvojene vrste ugovora o radovima na brodu koje su u PZ-u regulirane istim odredbama. PZ sve tri vrste radova na brodu regulira odredbama unutar naslova „Ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda“. Ove odredbe ne odnose se na dokovanje broda koje predstavlja drugu vrstu pravnog posla.

U uvodnom dijelu definirali smo istraživačko pitanje ovoga rada. Isto pitanje odnosilo se na specifičnosti sadržaja ugovora o gradnji popravku i preinaci broda polazeći od temeljnih pravnih izvora koji reguliraju ovaj ugovorni odnosa. Analizom sadržaja predmetnog ugovora istaknuli smo sve bitne elemente ugovora i temeljna prava i obveze stranaka.

Temeljni pravni izvor kod ugovaranja gradnje, popravka ili preinake broda dakako je *ugovor* kojim stranke definiraju svoja prava i obveze. No, u ovom radu pratili smo i odredbe PZ-a kao i ZOO-a za određena pravna pitanja ovog ugovornog odnosa. Također, naglasili smo važnost propisa koji se odnose na HRB-a s obzirom na njihovu ulogu u sigurnosti plovidbe. HRB se svrstava u krug europskih kvalifikacijskih zavoda koji svojim poslom podiže kvalitetu cjelokupne brodograđevne i brodoremontne industrije.

Kako bi se pravovaljano ugovorili poslovi gradnje, popravka ili preinake broda bitno je uspostaviti siguran dogovor između stranaka: naručitelja i brodograditelja/brodopopravljača. Isto se postiže sklapanjem ugovorom o gradnji, popravku ili preinaci broda. Takvim ugovorom se uređuje dvostrani pravni posao u kojemu sa jedne stranka, brodograditelj/brodopopravljač, obvezuje izgraditi/popraviti brod u određenom roku, a druga stranka, naručitelj, obvezuje da će za izgrađeni/popravljeni brod platiti ugovorenu cijenu. To su temeljna prava i obveze stranaka te to je suština, svrha, ovog ugovornog odnosa.

Kada govorimo o ugovorima o gradnji, popravku ili preinaci broda potrebno je razmotriti i ostale pravne norme koje nadopunjavaju takav ugovor. Prvenstveno, to su sklapanje police osiguranja broda u gradnji, različiti oblici jamstva, inspekcijski pregledi koji se obavljaju za vrijeme gradnje broda i ostale radnje koje se moraju ispuniti kao preduvjet za izvršenje prema ugovoru. Gradnju broda vrlo često prati i zasnivanje hipoteke nad brodom u gradnji pa je i odredbe o hipoteci nad brodom u gradnji potrebno uvrstiti u važne odredbe iz sadržaja ugovora.

Važno je istaknuti kako se zbog konstantnih promjena na svim svjetskim tržištima neprestano mijenjaju i dopunjuju unifikacijski instrumenti koji se odnose na ugovor o gradnji, popravku i

li preinaci broda. Više je međunarodnih konvencija i međunarodnih organizacija koje rade na unifikaciji pomorskog prava koje su se istaknule donošenjem važnih međunarodnih konvencija. No, unifikacija se postiže i donošenjem standardnih obrazaca ugovora o gradnji broda. Obrasci su unaprijed otisnuti ugovori koji su unaprijed strankama poznati po svom sadržaju. Neke su se međunarodne institucije istaknule u sastavljanju obrazaca ugovora. Poznata organizacija je *BIMCO* koja u svojim obrascima *Barecon* 2001 i 2017 sadrži odredbe o zakupu broda u gradnji. Prema odredbama ovih obrazaca, brod u gradnji može biti dan strankama u zakup.

Nakon što je sklopljen ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda, važno je izvršiti sve stavke ugovornog odnosa. Svako ne ispunjenje ugovornih obveza postavlja pitanje odgovornosti za neispunjenje ugovora. Ako je ugovor izvršen, slijedi redoviti prestanak ugovora. Međutim, ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda može prestati i zbog nekog izvanrednog razloga. Tada je riječ o izvanrednom prestankom ugovora. Situacija poput pandemije Covid-a 19 bila je izvanredna okolnost zbog koje su stranke donosile odluke o prestanku ugovora.

Budući da su rizici neprestano prisutni u poslovanju, važno mjesto zauzima osiguranje broda u gradnji. Također, inspekcijski pregledi broda u gradnji imaju važnu ulogu u cilju izvršenja pravnog posla u skladu s dogovorenim uvjetima. Inspekcije, doduše, uvijek prate brodove i plovidbu te su važan segment sigurnosti u pomorstvu.

Zbog krize koja je zahvatila brodograđevnu industriju u našoj zemlji, neki hrvatski brodari su se odlučivali na gradnju broda u inozemnim brodogradilištima, većinom u Aziji. Slično je i kada je riječ o popravku ili preinaci broda. Budući da cijene diktiraju tržište, svjedoci smo prestanka ugovora o gradnji nekih hrvatskih brodograditelja te proglašenja stečajnog postupka u istim brodogradilištima te otvaranje pitanje odgovornosti prema naručiteljima.

S obzirom na sve utvrđene specifičnosti ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda smatramo da je riječ o vrlo kompleksnom ugovornim odnosu koji je zahtijevao detaljnu analizu sadržaja iz razloga njegove važnosti u pomorskoj industriji. Njegova specifičnost ogleda se u nizu prava i obveza stranaka koje sadrže ugovori u cilju detaljnog i jasnog ugovaranja ovog ugovornog odnosa. Bez ovog ugovora brodari ne mogu planirati razvoj svoje flote, a time i svog poslovanja.

S obzirom na izneseno, smatramo ostvarenim uvodno istaknuti predmet istraživanja - utvrditi specifičnosti sadržaja ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda, no, isto tako se nadamo da će ovo istraživanje potaknuti i ostala istraživanja o ovom složenom ugovornim odnosu.

POPIS PRIVITAKA

1.

Primjer Ugovora o gradnji kontejnerskog broda (dio ugovora)

Izvor: file:///C:/Users/danij/Downloads/2022012801501_c%20(1).pdf

Shipbuilding Contract

Hull. No.H2741

SHIPBUILDING CONTRACT
FOR
CONSTRUCTION OF ONE 24,100TEU CONTAINER VESSEL
(HULL NO. H2741)

This SHIPBUILDING CONTRACT (this "**Contract**"), entered into this 9th day of December 2020 by and between CHEMICAL LIBERTY CO., LIMITED, a corporation organized and existing under the Laws of the Hong Kong, with a registered address at 25/F, China Shipbuilding Tower, 650 Cheung Sha Wan Road, Cheung Sha Wan, HK (hereinafter called the "**BUYER**") on one part; and CHINA SHIPBUILDING TRADING COMPANY LIMITED, a corporation organized and existing under the Laws of the People's Republic of China, having its registered office at 56(Yi) Zhongguancun Nan Da Jie, Beijing 100044, the People's Republic of China (hereinafter called "**CSTC**"), and JIANGNAN SHIPYARD (GROUP) CO., LTD., a corporation organized and existing under the Laws of the People's Republic of China, having its registered office at 988 ChangxingJiangnan Road, Changxing District, Chongming County, Shanghai 201913, the People's Republic of China (hereinafter called the "**BUILDER**") on the other part. CSTC and the BUILDER are hereinafter collectively called the "**SELLER**".

WITNESSETH

In consideration of the mutual covenants contained herein, the SELLER agrees to design, build, launch, equip and complete at the BUILDER's Shipyard and to sell and deliver to the BUYER after completion and successful trial one (1) 24,100TEU Container Vessel as more fully described in Article I hereof, to be registered under the flag of Panama or Liberia, which should be decided by the BUYER before steel cutting of the VESSEL (the "Flag State") and the BUYER agrees to purchase and take delivery of the aforesaid VESSEL from the SELLER and to pay for the same in accordance with the terms and conditions hereinafter set forth.

Date: December 9, 2020

1

ARTICLE I DESCRIPTION AND CLASS

1. DESCRIPTION:

The vessel shall be a Single Screw Diesel Engine driven Container VESSEL suitable for carrying containers for ocean going service out of Tier III ECA waters and having the BUILDER's Hull No. H2741 and shall be designed, constructed, equipped and completed in accordance with the following (hereinafter called the "VESSEL"):

- (1) Technical Specification of 24,100TEU container vessel (0000101B/2CS200304W);
- (2) General Arrangement of 24,100TEU container vessel (0000401D/2CS200302W);
- (3) Maker's List of 24,100TEU container vessel (0000501K/2CS200305A).

Attached hereto and signed by each of the parties to this Contract (hereinafter collectively called the "Specifications"), making an integral part hereof.

2. CLASS AND RULES

The VESSEL, including its machinery and equipment, shall be constructed in accordance with the rules and regulations issued and having become effective up to and on the date of signing this Contract of DNV-GL (hereinafter called the "Classification Society") and shall be distinguished in the record by the symbol of DNVGL +1A, Container Ship, RSD, E0, BIS, DG(P), NAUT(OC), TMON(oil lubricated), BWM(E(s),T), Clean, LCS, WIV, Gas ready (D.MEc), RSCS+, ECA(Sox-A), Shore power*, Recyclable, SAFELASH, ER(EGCS Hybrid). FCS(C. HF. FF. HAZID)*

3. PRINCIPAL PARTICULARS AND DIMENSIONS OF THE VESSEL

(a) Hull:

Length overall	abt. 399.99m
Length between perpendiculars	392.0m
Breadth moulded	61.5m
Depth moulded	33.2m
Design Draft moulded	14.5m
Scantling Draft moulded	17.0m

(b) Propelling Machinery:

The VESSEL shall be equipped, in accordance with the Specifications, with one (1) set of WinGD 11X92-B, Tier II type Main Engine (CMCR 60,400 kW).

Date: December 9, 2020

3



4. GUARANTEED SPEED

The SELLER guarantees that the trial speed, after correction, is to be not less than 22.5 nautical miles per hour on design draft 14.50 m at main engine output of 54,360 kW with 15% Sea Margin with clean bottom, in calm (no wind, no wave, no current) and deep sea condition as stipulated in the Specification.

The actual speed performance of the Vessel at design draft shall be based on the model test results which shall be corrected by applying the same correlation between the trial prediction by model test and the actual results obtained from the speed in trial conditions.

5. GUARANTEED FUEL CONSUMPTION

The specific fuel oil consumption of the main engine optimized at CSR shall be 163.905 grams/kW/hour (being 156.1 grams/kw.h + 5% tolerance) at a test result measured at manufacturer's shop trial, with burning of marine diesel oil having the lower calorific value of 42,700 kJ/kg, at CSR of the main engine under the ISO 3046/1-1995 standard reference condition.

6. GUARANTEED DEADWEIGHT AND CONTAINER CAPACITY

The SELLER guarantees that the VESSEL is to have a deadweight of not less than 240,000 metric tons at the scantling draft moulded of 17.0 meters in sea water of 1.025 specific gravity.

The term, "**Deadweight**", as used in this Contract, shall be as defined in the Specifications.

ARTICLE II CONTRACT PRICE & TERMS OF PAYMENT

1. CONTRACT PRICE:

The purchase price of the VESSEL is United States Dollars One Hundred Forty-Five Million only (US\$ 145,000,000.00), net receivable by the SELLER (hereinafter called the "**Contract Price**"), which is exclusive of the cost for the BUYER's Supplies as provided in Article V hereof, and shall be subject to upward or downward adjustment, if any, as hereinafter set forth in this Contract.

The CONTRACT PRICE shall also include the supply by SELLER to BUYER upon delivery of the VESSEL of one ship model for the Vessel built representing the Vessel at a scale of 1/250 as stipulated in the Specification.

2. CURRENCY:

Any and all payments by the BUYER to the SELLER under this Contract shall be made in United States Dollars.

3. TERMS OF PAYMENT:

Under this Contract, a "**Business Day**" shall be a day (other than a Saturday or Sunday) on which banks are open for general business in Beijing, Hong Kong and New York.

The Contract Price shall be paid by the BUYER to the SELLER in instalments as follows:

2.

Ugovor o popravku broda

Izvor: file:///C:/Users/danij/Downloads/1662533488245226.pdf

Contract for Ship Repairs

This Contract for Ship Repairs (hereinafter referred to as “this Contract”) is made on this ___ day of _____ by and between the following parties:

Name of Principal (hereinafter referred to as the “Ship Owner”)

And

Name of Contractor (hereinafter referred to as the “Shipyard”)

The parties are collectively referred to as the “Parties”, and separately each “Party”.

The Ship Owner agrees to entrust the Shipyards to repair its ship “ ” (hereinafter referred to as the “Ship”), and the Shipyards agree to repair “ ”. The Parties hereby agree on the terms and conditions as follows:

Clause 1 Description of Ship

Name of Ship: _____
IMO No.: _____
Flag: _____
Name of Registered Owner: _____
Whether under demise charter: No
Yes, Name of charterer: _____
Period of charter: _____
Whether registered: NoYes

If the Ship is under demise charter, a copy of the demise charter and a certificate of demise charter (if applicable) shall be provided by the Ship Owner as **ANNEX 1** to this Contract.

Clause 2 Performance of Works

2.1 Before or upon the execution of this Contract, the Ship Owner shall furnish the Shipyards with specifications for the work (including alterations or modifications subsequently made by the Parties, hereinafter collectively referred to as the “Works”) and the key drawings (including but not limited to the docking plan, general arrangement, capacity plan and mid-ship section) and necessary technical

data for the Works, and the Shipyard shall perform the Works in accordance with the provisions of this Contract and the usual work standards prevailing in the ship repair industry.

- 2.2 If any alteration or modification of the Works is requested by either Party, the requesting Party shall promptly notify the other Party in writing and the Parties shall mutually decide whether such alteration or modification should be included into the Works. If any alteration or modification of the Works is agreed by the Parties, the Contract Price as defined in Clause 8 and the Working Period as defined in Clause 3.2 for the Works shall be adjusted accordingly.
- 2.3 If the alteration or modification of the Works is necessary or indispensable to the performance of the Works, the Ship Owner shall not unreasonably withhold its consent to such alteration or modification as requested by the Shipyard. If the Ship Owner fails to give its consent to the alteration or modification of the Works within 2 days of its receipt of the notification of the same from the Shipyard, the Shipyard is entitled to suspend the Works and extend the Working Period accordingly and any extra expenses and losses incurred therefrom shall be paid by the Ship Owner.

Clause 3 Delivery, Working Period and Redelivery

- 3.1 The Ship shall be delivered by the Ship Owner to the Shipyard's designated safe water or work site (hereinafter referred to as "Repair Site") on ____ (D) ____ (M) ____ (Y) as agreed between the Parties, and shall be safely afloat, gas free, free of cargo, slops or sludge, excessive ballast water and of any substances which are dangerous or harmful to health (hereafter referred to as "Delivery"). After inspections, the Shipyard will take delivery of the Ship from the Ship Owner and commence the Works. All expenses and risks related to dockage, towage, pilotage and mooring etc. prior to Delivery shall be borne by the Ship Owner.
- 3.2 The estimated working period, including the period in dry-dock, shall be ____ calendar days (without guarantee, and hereinafter referred to as the "Working Period"), and shall be counted from 0800 hours (local time of the Shipyard) on the next day of Delivery or the day when the Ship Owner has provided the complete set of key drawings and necessary technical data for the Works (whichever is later). If the Shipyard has commenced the Works, and the Ship Owner delayed in providing the key drawings and necessary technical data, the Shipyard is entitled to extend the Working Period accordingly.

Clause 4 Dry-Docking

- 4.1 The Parties may agree on the dry-docking of the Ship. Nevertheless, in the event that there are unexpected underwater damages or defects on other ships lying in the Shipyard's dock, wharf or berth, and if, in the opinion of the Shipyard, immediate and continuous repair is indispensable for the such ship's safety, the Shipyard is entitled to adjust the schedule for the Ship's dry-docking. In the meantime, the Shipyard is entitled to extend the Working Period accordingly provided that it had timely notified the Ship Owner that the Ship's dry-docking schedule has to be adjusted. Under this circumstance, the Shipyard shall arrange the Ship's repair in the dry-dock as soon as reasonably possible.
- 4.2 In the event that the alterations or modifications in the Works are agreed by the Parties and thus the period for dry-docking has to be extended, the Shipyard is entitled to undock the Ship according to the Shipyard's schedule upon the expiration of the initial dry-docking period and then re-dock the Ship at the earliest possible opportunity. The additional costs and expenses incurred for the docking and undocking shall be on the Ship Owner's account. If the Works could only be conducted during the dry-docking period, such waiting time during the un-dock period of the Ship, which is caused by the aforementioned alterations or modifications, shall not be calculated into the Working Period.

Clause 6 Disposal of Waste and Scrap Materials

- 6.1 The Shipyard is entitled to dispose of all waste and scrap materials generating from the Works. If such materials are categorized as solid wastes or hazardous wastes in accordance with Chinese environmental laws or regulations, the Shipyard's costs and fees incurred in storing and disposing of such wastes (including entrusting qualified and licensed third parties in storing and disposing of such wastes), after deducting the Shipyard's earnings in disposing of such wastes, shall be borne by the Ship Owner.
- 6.2 If the Ship Owner requires to retain any specific scrap part or equipment disassembled from the Ship, the Ship Owner shall notify the Shipyard in writing to obtain the Shipyard's prior consent before disassembling from the Ship and shall have the same moved away as soon as possible after disassembling and in accordance with Chinese environmental laws or regulations. The Shipyard's storing costs incurred thereof and losses suffered as a result of the Ship Owner's failure to dispose of the aforementioned scrap part or equipment in proper manners (including but not limited to penalties imposed by local environment protection authority) shall be borne by the Ship Owner.

Clause 8 Contract Price and Payment

- 8.1 Unless otherwise agreed in writing, the Contract price shall be determined in accordance with the tariff as attached to this Contract (**Annex 2**) *China Shiprepair Tariff* (2016 edition) without its attachments which was published by China Association of the National Shipbuilding Industry and became effective since 1 June 2016 (hereinafter referred to as the “Contract Price”). The discount ratio of the Contract Price is []. The Ship Owner confirms that it is fully aware of and agrees the contents of the Contract Price and the discount ratio.
- 8.2 The estimated Contract Price is []. The final price for this Contract shall be determined by the bill(s) of account or the Final Contract Price Agreement signed by both Parties.
- 8.3 Upon the Ship Owner’s execution of the Works Completion List, the Shipyard shall timely issue bill of account or bills of account in instalments to the Ship Owner. The Ship Owner shall confirm and sign the bill(s) of account within [] calendar days of receipt of the same, or sign Final Contract Price Agreement (see **Annex 3**, and the Final Contract Price Agreement shall be deemed as a part of this Contract) with the Shipyard.

Clause 9 Shipyard’s Liability and Responsibility

- 9.1 The Shipyard shall not be responsible for any loss of or damage to or in connection with the Ship or her part(s), cargo aboard or any other properties of the Ship Owner and/or its employees, unless such loss or damage is directly caused by willful misconduct or gross negligence of the Shipyard or its employee(s) or sub-contractor(s) in conducting the Works, the employment activities or authorized activities.
- 9.2 Liability Limitation: The Shipyard’s aggregate liability to the losses or damages of the Ship Owner or any other party (including insurers and any other third parties, whether such party has interest in the ownership or operation of the Ship or not) shall be limited to US Dollars []. The Shipyard’s aforementioned liability shall include all the losses or damages of the Ship Owner or any other parties, including but not limited to all direct or indirect losses or personal injuries or death, and whether such losses or damages were caused under contract, in tort or by any other reason, or by the fault of the Shipyard, its employees, agents or

Clause 11 Extension of the Working Period

11.1 In the event of Force Majeure, which refers to events that are unpredictable, and the occurrence and consequence of the same could not be overcome or avoided at the time of the conclusion of this Contract, such as fire, flood, typhoon, earthquakes, extreme weather, orders of the government etc., the Shipyard shall notify the Ship Owner within [] calendar days of the occurrence of the same in writing, and shall also notify the Ship Owner within [] calendar days after such Force Majeure event ends in writing. The Shipyard is entitled to extend the Working Period accordingly, and its expenses in avoiding or reducing the impacts of Force Majeure events on the Works shall be borne by the Shipyard.

11.2 Besides the provisions of Clause 2.3, 2.4, 2.6, 3.2, 4.1, 5.3, 5.5 and 7.1, if the Working Period is delayed by other reasons attributable to the Ship Owner, the Shipyard is entitled to extend the Working Period accordingly.

Clause 12 Termination of Contract

12.1 Besides the provisions of Clause 3.6, 5.5, 8.5 and 10.6 of this Contract, this Contract may be terminated under the following circumstances:

12.1.1 if the occurrence of Force Majeure event makes it impossible for the Parties to realize the purposes of this Contract, either Party is entitled to terminate this Contract;

_____(Signature)
Signed by Name and Position of the signatory
As authorized representative of Name of Company, as Ship Manager (/Ship Operator
(/agent)
For and on behalf of
Ship Owner (/Demise Charterer)—Name of Ship Owner or Demise Charterer
Company seal:
Date:

_____(Signature)
Ship Master: Name of the Master
For and on behalf of
Ship Owner (/Demise Charterer)—Name of Ship Owner or Demise Charterer
Ship seal or master seal:
Date:


Shipyard’s Representative(s):

_____(Signature)
Signed by Name and Position of the signatory
For and on behalf of
Name of Shipyard _____

3.

Upisni list

Izvor: <https://www.ss-aharacica-malilosinj.com.hr/wp-content/uploads/2018/09/1.-Stvarna-prava-na-brodu.pdf>


REPUBLIKA HRVATSKA
REPUBLIC OF CROATIA
MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I VEZA
MINISTRY OF MARITIME AFFAIRS, TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

LUČKA KAPETANUS RIDEKA
MARITIME MASTER OFFICE

Broj: 071342-11(09-01)024
Ur. br.: 530-03-02/08-1000-2
DUB b. o.: 621000

**UPISNI LIST
SHIP'S REGISTER**

ZA mlb MARINA
LUČKA UPISA RIDEKA
PORT OF REGISTRY

NETO TONAŽA 1447 NETO TONAŽA 539
GROSS TONNAGE GROSS TONNAGE

BROJ ILI ZNAK IZPOZNAVANJA 3A 2605
DAY SIGN

NA OSNOVI POMORSKOG ZAKONIKA (NARODNE NOVINE br. 17/94, 74/94 i 48/96)
IN ACCORDANCE WITH THE MARITIME CODE (OFFICIAL GAZETTE OF REPUBLIC OF CROATIA No. 17/94 and 48/96)


UPISAN U HILOKNI BROJ 11 525
REGISTERED IN HILOKNI NUMBER

GLAVNE KNJIGE UPISNIKA POSREBNA TRGOVAČKA PLOVIDBA
OF THE MAIN BOOK OF THE REGISTER OF MERCHANT MARITIME VESSELS

IMA PRAVO I DUŽNOST VITI ZASTAVU TRGOVAČKE MORNARICE REPUBLIKE HRVATSKE
HAS THE RIGHT AND DUTY TO FLY THE FLAG OF THE MERCHANT MARINE OF THE REPUBLIC OF CROATIA

I PLOVI: U GRANICAMA 3 - HALA UVALNA PLOVIDBA
AND SAILS IN THE WATERS OF 3 - COASTAL SHIPPING

U RIDEKA dana 10. SRPNJA 2000
AT RIDEKA on 10th MAY 2000


LUČKI KAPETAN
MARITIME MASTER
IVAN ŠIRIĆ

C40-2

4.

Inspeksijski zapisnik za nadzor broda u gradnji

Izvor: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2014_09_112_2156.html

INSPEKCIJSKI ZAPISNIK NADZORA MJERA U SKLADU SA SMJERNICAMA ZA UNAPREĐENJE SIGURNOSNE ZAŠTITE (Rezolucija MSC.159(78))			
REPORT OF THE IMPOSITION OF A CONTROL AND COMPLIANCE MEASURE IN ACCORDANCE WITH INTERIM GUIDANCE ON CONTROL AND COMPLIANCE MEASURE TO ENHANCE MARITIME SECURITY (Resolution MSC.159(78))			
Nadležno tijelo/reporting authority : Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture Reporting authority: Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure		Prisavlje 14 10000,Zagreb +1 6169138 +1 6169250	Preslika /Copy to:zapovjedniku / master Inspektoru/Sec.Off. If control measures other than lesser are taken, additional copy to: Administration Recognized security organization IMO
Podaci o brodu: Ships particulars:			
1. Ime broda: Name of ship:		2. Zastava broda: Flag of ship:	
3. Tip broda: Type of ship:		4. Pozivni znak: Call sign:	
5. IMO broj: IMO number:		6. Tonaža: Gross tonnage:	
7. Godina gradnje: Keel date:		8. Nosivost: Deadweight:	
9. Datum pregleda: Date of inspection:		10. Priznata organizacija za sigurnosnu zaštitu: Recognized security organization:	
11. Brodar/Kompanija (vidi Trajni zapis broda TZB): Company (from Continuous Synopsis Record):			
12. Ime i naziv sadašnje upisanog vlasnika: (vidi Trajni zapis broda) Name of current registered owner: (from Continuous Synopsis record)			
13. Identifikacijski broj sadašnje upisanog vlasnika (vidi Trajni zapis broda): Identification number of current registered owner (form CSR):			
14. Ime/naziv sadašnjeg zakupoprimalca, ako je primjenjivo (vidi Trajni zapis broda): If applicable, name of current registered bareboat charter(s) (from CSR):			
15. Priznata organizacija odgovorna za izdavanje Svjedodžbe o sigurnosnoj zaštiti broda:			

16. Datum izdavanja svjedodžbe: Date of issue of ISSC:	ističe: expired on:	TZB izdan do: CSR Issued by:	datum izdavanja: date of issuance:
17. Stupanj sigurnosne zaštite Security level:	luke: port:		broda: ship:

18. Utvrđene nesukladnosti(i):

Reason(s) for non conformity(s):

19. Poduzete mjere do strane inspektora (ISPS):

Action taken by Duly authorized Officer:

20. Posebne mjere (označiti "x" ili "-")

- Nije poduzeta mjera
- Manja administrativna mjera
- Detaljni inspekcijski pregled
- Brod zadržan
- Ograničavanje brodskih operacija:
- Operacije sa teretom zaustavljene/izmjenjene
- Brod premešten na drugi vez
- Brod zaustavljen
- Brodu zabranjeno uplovljenje
- Brod protjeran

Specific control measures taken (marks follow: "x" action taken, "-" no action taken)

- None
- Lesser administrative measures
- More detailed inspection
- Ship departure delayed
- Restricted Ship Operation:
- Cargo operation modified or stopped
- Ship directed to other location in port
- Ship detained:
- Ship denied entry into port
- Ship expelled from port

21. Korektivne mjere broda/Kompanije:

Corrective action taken by ship or Company:-

Duly Authorized Officer(s)

Signature: _____

5.

BIMCO OBRAZAC, BARECON 2017

Izvor: <https://www.scribd.com/doc/76296842/Barecon-2001-Part-i>

**PART III
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY
(OPTIONAL, only applicable if Box 27 has been completed)**

1. Specifications and Building Contract
 - (a) The Vessel shall be constructed in accordance with the building contract between the Builders and the Owners including the specifications and plans incorporated therein ("Building Contract"). The Owners shall provide the Charterers with a copy of the Building Contract to the extent relevant to this Charter Party.
 - (b) No variations shall be made to the Building Contract without the Charterers' prior written consent. The Charterers shall be entitled to request change orders in accordance with the Building Contract. Any additional costs or consequences due to Charterers' change orders shall be borne by the Charterers.
 - (c) The Owners and the Charterers will liaise and cooperate in all matters regarding the construction of the Vessel and the Building Contract. The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders' yard to inspect the Vessel during its construction.
 - (d) The Owners shall assign their guarantee rights under the Building Contract to the Charterers, if permitted. If not permitted, the Owners shall exercise their guarantee rights against the Builders for the benefit of the Charterers. The Charterers shall be obliged to accept such sums as the Owners are reasonably able to recover under the guarantee provisions of the Building Contract.
2. Delivery and Cancellation
 - (a) (i) Subject to the provisions of Clause 3 (Liquidated Damages) hereunder, the Charterers shall be obliged to accept the Vessel from the Owners, constructed and delivered in accordance with the Building Contract and including buyers' supplies, on the date of delivery by the Builders. The Charterers undertake that having accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of the Vessel's performance or specification or defects, if any.

(ii) The date of delivery for the purpose of this Charter shall be the date (the "Delivery Date") when the Vessel is in fact delivered by the Builders to the Owners in accordance with the Building Contract, whether that is before or after the scheduled delivery date under the Building Contract. The Owners shall be under no responsibility for any delay whatsoever in delivery of the Vessel to the Charterers under this Charter Party, except to the extent caused solely by the Owners' acts or omissions resulting in a default by the Owners under the Building Contract. The Owners shall be responsible to the Charterers for any direct losses incurred by the Charterers, if the Vessel is not delivered to the Owners due solely to the Owners' acts or omissions resulting in a default by the Owners under

PART III
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY
(OPTIONAL, only applicable if Box 27 has been completed)

3. Liquidated Damages

- (a) Any liquidated damages for physical defects or deficiencies and any costs incurred in pursuing a claim therefor shall be credited to the party stated in Box 27(iv) or if not filled in shall be shared equally between the parties.
- (b) Any liquidated damages for delay in delivery under the Building Contract and any costs incurred in pursuing a claim therefor shall be credited to the party stated in Box 27(v) or if not filled in shall be shared equally between the parties.

PART IV
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party
PURCHASE OPTION
(OPTIONAL, only applicable if Box 28 has been completed)

- 1. The Charterers shall have an option to purchase the Vessel (the "Purchase Option") exercisable on each of the dates stated below as follows:

Date (state number of months after delivery of the Vessel)	Purchase Price (the "Purchase Option Price")
(months)	(amount and currency)

- 2. To exercise their Purchase Option, the Charterers shall notify the Owners in writing not later than six (6) months prior to the relevant date stated in the table above. Such notification shall not be withdrawn or cancelled.
- 3. If the Charterers exercise their Purchase Option, the ownership of the Vessel shall be transferred to them on the relevant date. If such date is not a Banking Day, the ownership of the Vessel shall be transferred on the next Banking Day, on a strictly "as is/where is" basis, at the Charterers' sole cost and expense.
- 4. The Owners shall obtain and provide the Charterers with such documents and take such actions as the Charterers may reasonably request to facilitate the sale and the registration of the Vessel under the flag designated by the Charterers.
- 5. The Owners warrant that the Vessel at the time of transfer of ownership shall be free of any of Owners' encumbrance or mortgage and that they have not committed any act or omission which would impair title to the Vessel.
- 6. The Owners make no representation or warranty as to the seaworthiness, value, condition, design, merchantability or operation of the Vessel, or as to the quality of the material, equipment or workmanship in the Vessel, or as to the fitness of the Vessel for any particular trade.

LITERATURA

1. Atlanska plovdba d.d., Izvješće uprave, Glavna skupština, preuzeto sa stranice: www.atlant.hr, pristupljeno 10.7.2024.
2. Bolanča, Dragan. (2015). *Hrvatsko plovdbeno upravno pravo*. Split, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet.
3. Bolanča, Dragan; Amižić Jelovčić, Petra. (2023). *Pomorsko pravo*. Split.
4. *Baltic and International Maritime Council*, BIMCO, preuzeto sa stranice: <https://www.bimco.org>, pristupljeno 1.7.2024.
5. *Barecon 2001*, dostupno na: <https://www.acerislaw.com/wp-content/uploads/2022/08/BARECON-2001.pdf>, pristupljeno 1.8.2024.
6. *Barecon 2017*, file:///C:/Users/user/Downloads/Vedlegg%20A%20-%20Barecon%202017%20(1).pdf, preuzeto 4.4.2024.
7. Chance, Clifford. (2016.). *Shipbuilding contract: tips and traps*, preuzeto sa stranice: <https://www.cliffordchance.com/content/dam/cliffordchance/briefings/2016/12/shipbuilding-contracts-tips-and-traps.pdf>, pristupljeno 9.4.2024.
8. *Codice della navigazione*, Talijanski plovdbeni zakon, dostupno na: <https://www.fog.it/legislaz/cn-indice.htm>, pristupljeno: 12.04.2024.
9. *Codice civile*, Talijanski građanski zakon, preuzeto sa stranice: <https://www.altalex.com/documents/codici-altalex/2015/01/02/codice-civile>, pristupljeno 1.4.2024.
10. Hrvatski registar brodova (*Croatian Register of Shipping*), dostupno na: <https://www.crs.hr/hr/>, pristupljeno 5.7.2024.
11. Ćesić, Zlatko; Bobinac, Dubravka, *Raskid ugovora*. FiP, Volume 5, br. 2, 2017., preuzeto sa stranice: <https://mail.google.com>, pristupljeno 5.5.2024.
12. Đuraš, Antonela, *Inspeksijski nadzor stranih brodova s osvrtom na zdravstveni nadzor USPH-a putničkih brodova*, završni rad, Sveučilište u Dubrovniku, Pomorski odjel, 2021., preuzeto sa stranice: <https://repositorij.unidu.hr>, pristupljeno 12.5.2024.

13. *Rimska konvencija*, dostupno na: https://european-union.europa.eu/index_en (an official website of the European union), pristupljeno 16.3.2024.
14. Franasović, Ante. *Institutske klauzule za osiguranje broda u gradnji, Usporedno pomorsko pravo*, volumen. 31 (2-4), 1989., str. 325.-334., preuzeto sa stranice: <https://hrcak.srce.hr/file/314664>, pristupljeno 27.3.2024.
15. Grabovac, Ivo, *Doprinos međunarodnih konvencija na sigurnost plovidbe*, Pomorski zbornik, 40, 2002, str. 429-444, preuzeto sa stranice: <https://hrcak.srce.hr/file/83122>, pristupljeno 8.7.2024.
16. Haid, Aleksandar, *Ugovor o gradnji broda*, Pravnik, Vol. 43 No. 87, 2009., preuzeto sa stranice: <https://hrcak.srce.hr/file/110451>, pristupljeno 15.04.2024.
17. Hlača, Vinko. (1994.). *Brodogradnja u Pomorskom zakoniku*, Usporedno pomorsko pravo, Vol. 36, No. 141-144, 1994, preuzeto sa stranice: <https://hrcak.srce.hr/203183>, pristupljeno 23.04.2024
18. Hodak, Mintas, Ljerka. *Retencija u pomorskom pravu*. Usporedno pomorsko pravo, Vol. 31 No. 121, 1989., preuzeto sa stranice: <https://hrcak.srce.hr/file/315331>., pristupljeno 13.4.2024.
18. *Hrvatska brodogradnja, Jadranbrod d.d.*, dostupno na: <https://hb.hr/>, pristupljeno 8.7.2024.
19. Jelinović, Vedran, *Raskid ugovora zbog promijenjenih okolnosti*, TEB poslovno savjetovanje, preuzeto sa stranice: <https://www.teb.hr/novosti/2018/raskid-ugovora-zbog-promijenjenih-okolnosti/>, pristupljeno 28.5.2024.
20. *Meritz Fire and Marine Insurance Co Ltd v Jan de Nul NV and another* [2010] EWHC 3362 (Comm) (21 December 2010), preuzeto sa stranice: www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2010/3362.html, pristupljeno 12.5.2024.
21. I-law, preuzeto sa stranice: <https://www.i-law.com/ilaw/martimelist.htm>, pristupljeno 12.4.2024.
22. Tankerska plovidba, preuzeto sa stranice: <https://www.057info.hr/vijesti/2013-02-26/tankerska-plovidba-penale-od-344-milijuna-kuna-preusmjerili-u-drugu-novogradnju/>, pristupljeno 12.04.2024

23. Međunarodna pomorska organizacija, IMO, dostupno na: <https://www.imo.org>, pristupljeno 10.5.2024.
24. Luttenberger, Axel. (2008.). *Pomorsko upravno pravo*. Rijeka, Sveučilište u Rijeci.
25. Marin, Jasenko, *Pravo vlasništva na brodu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 47 (1997), 4; 407-425., preuzeto sa stranice: <http://www.intranet.pravo.hr>, pristupljeno 1.07.2024
26. Martić, Tanja, *Raskid ugovora*, završni rad, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Zagrebu, preuzeto sa stranice: www.zir.nsk.hr, pristupljeno 12.5.2024.
27. *Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova (MARPOL)*, preuzeto sa stranice: <https://pomorski.lzmk.hr/clanak/medjunarodna-konvencija-o-spreccavanju-oneciscenja-mora-s-brodova> , pristupljeno 08.05.2024.
28. *Međunarodni pomorski odbor (CMI)*, preuzeto sa stranice: <https://pomorski.lzmk.hr/clanak/medjunarodni-pomorski-odbor>, pristupljeno 16.6.2024
29. *Međunarodna konferencija UN-a o trgovini i razvoju (UNCTAD)*, preuzeto sa stranice: (<https://unctad.org/>), pristupljeno: 25.5.2024.
30. Nišević, Irena, *Mjerodavno pravo za pomorske privilegije i države, otvorenog upisnika*, Poredbeno pomorsko pravo, Vol. 61 No. 176, 2022., str. 477-502, preuzeto sa stranice: <https://hrcak.srce.hr/file/419913>, pristupljeno 12.5.2024.
31. *Zakon o obveznim odnosima (ZOO)*, pročišćeni tekst zakona, Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23., preuzeto sa stranice: <https://narodne-novine.nn.hr/>, pristupljeno: 15.6.2024.
32. *Ovršni zakon*, pročišćeni tekst zakona, Narodne novine, br. 112/12, 25/13, 93/14, 55/16, 73/17, 131/20, 114/22, 06/24, preuzeto sa stranice: <https://www.zakon.hr/z/74/Ovr%C5%A1ni>, pristupljeno 26.6.2024
33. Pandey, Aarushi. (2021.). *Major ship repair contract: essential clauses to include in a ship repair contract*, preuzeto sa stranice: <https://blog.ipleaders.in/major-ship-repair-contract-essential-clauses-include-ship-repair-contract/>, pristupljeno 6.4.2024.
34. Pavlić, Toni; Milošević-Pujo, Branka, *Brodске knjige i isprave*, Našem more, Vol. 53 No. 5-6, 2006., str. 239-243, preuzeto sa stranice: <https://hrcak.srce.hr/file/12300>, pristupljeno 12.5.2024.

35. Pavić, Drago (2003.) *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split.
36. Pavić, Drago (2012.), *Pomorsko osiguranje pravo i praksa*, Književni krug, Split.
37. Paris, Tiziana. (2020.). *Raskid ugovora zbog promijenjene okolnosti za vrijeme pandemije Covid-19*, preuzeto sa stranice: <https://www.lawparis.com>, pristupljeno 15.05.2024.
38. Pijaca, Marija. (2016.). *Pravni odnosi iz zakupa broda prema odredbama BIMCO obrasca BARECON 2001*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 56 (2017) 171, str. 145 – 209, preuzeto sa stranice: file:///C:/Users/danij/Downloads/PPP_2017-171__145-209_Pijaca.pdf , pristupljeno 3.5.2024.
39. *Pomorska enciklopedija*, I. izdanje, natuknica: “arbitraža”, preuzeto sa stranice: <https://pomorska.lzmk.hr/Natuknica?id=699>, pristupljeno: 2.5.2024.
40. *Pomorski zakonik*, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, preuzeto sa stranice: www.nn.hr, pristupljeno 1.4.2024.
41. *Pomorski leksikon*, dostupno na: <https://pomorski.lzmk.hr/clanak/medjunarodni-pomorski-odbor>, pristupljeno 18.6.2024
42. *Povjerenstvo UN-a o međunarodnom trgovačkom pravu (UNCITRAL)*, preuzeto sa stranice: <https://uncitral.un.org/>, pristupljeno 18.06.2024.
43. Politeo, Dino, *Inspekcijski pregledi broda u luci (PSC, FLAG STATE, VETTING)*, završni rad, Split: Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, 2020. preuzeto sa stranice: <https://repozitorij.svkst.unist.hr/islandora/object/pfst%3A1133>, pristupljeno 18.06.2024.
44. *Pravilnik o vođenju upisnika brodova, najvišoj dopuštenoj starosti i tehničkim uvjetima za upis u upisnik brodova*, Narodne novine, br. 131/2023., preuzeto sa stranice: https://narodnenovine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2020_01_13_224.html, pristupljeno 15.4.2024.
45. *Sale of goods act 1979.*, preuzeto sa stranice: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1979/54>, pristupljeno 16.6.2024.
46. *Shipbuilding contract: different forms but does it really matter?* (2016., november 29), Chambers and partners, preuzeto sa stranice: <https://chambers.com/articles/shipbuilding-contracts-different-forms-but-does-it-really-matter>. pristupljeno 28.4.2024.
47. *Shipbuilding contract, between* (između stranaka): *China shipbuilding and Chemical liberty Co., Limited and China shipbuilding Trading Company Limited and Jiangnan Shipyard*

(gropu= Co, Ltd. preuzeto sa stranice:
[tps://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2022/0128/10106081/2022012801472.pdf](https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2022/0128/10106081/2022012801472.pdf),
pristupljeno: 3.4.2024.

48. *Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, SOLAS*, preuzeto sa stranice:
<https://www.imo.org/>, pristupljeno 16.6.2024.

49. Tasić, Zoran. *Ugovori o gradnji broda i hrvatska pravila o mjerodavnom pravu i sukobu zakona*, Poredbeno pomorsko pravo, 155, str. 143-152 (2001), preuzeto sa stranice:
<https://hrcak.srce.hr/file/170479>, pristupljeno 6.4.2024.

50. Tasić, Zoran. *Odluke stranih sudova: Garancija na poziv ili jamstvo*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 50 (2011), 165, str. 405 – 409, preuzeto sa stranice:
<https://hrcak.srce.hr/file/114380>, pristupljeno 21.5.2024.

51. *Uniform commercial code*, preuzeto sa stranice: <https://www.uniformlaws.org/acts/ucc>, pristupljeno 10.07.2024

52. Skorupan Wolff, Vesna. *Odluke domaćih sudova: Ugovor o remontu broda*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 46 (2007), 161, 311-313, preuzeto sa stranice:
<https://hrcak.srce.hr/file/25159>, pristupljeno 14.5.2024.

53. Večernji list: *Uljanik ipak ide u stečaj?*, preuzeto sa stranice:
[tps://www.vecernji.hr/vijesti/uljanik-ipak-ide-u-stecaj-1265830](https://www.vecernji.hr/vijesti/uljanik-ipak-ide-u-stecaj-1265830), pristupljeno: 1.8.2024.

54. *Zakon o mirnom rješavanju sporova*, Narodne novine, br. 67/2023, preuzeto sa stranice:
https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2023_06_67_1099.html, pristupljeno: 28.6.2024.

55. Zeko, Magdalena. *Osiguranje plovila-stručni rad*, Zbornik radova Međimurskog veleučilišta u Čakovcu, Vol. 6 No. 1, 2015., str. 141-148, preuzeto sa stranice:
<https://hrcak.srce.hr/file/207352>, pristupljeno 12.4.2024.

POPIS PRIVITAKA

1. Ugovor o gradnji broda, izvor:
[file:///C:/Users/danij/Downloads/2022012801501_c%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/danij/Downloads/2022012801501_c%20(1).pdf), pristupljeno 12.06.2024.
2. Ugovor o popravku broda, izvor:
<file:///C:/Users/danij/Downloads/1662533488245226.pdf>, pristupljeno 18.5.2024.
3. Upisni list, izvor:
<https://www.ss-aharacica-malilosinj.com.hr/wp-content/uploads/2018/09/1.-Stvarna-prava-na-brodu.pdf>, pristupljeno 21.5.2024.
4. Inspekcijski zapisnik za nadzor broda u gradnji Izvor:
https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2014_09_112_2156.html, pristupljeno 25.5.2024.
5. BIMCO OBRAZAC, BARECON 2017, izvor:
<file:///C:/Users/danij/Downloads/Sample%20copy%20BARECON%202017%20v2>, pristupljeno 5.5.2024.
6. Prijava za registraciju plovnog objekta, izvor:
<https://yachtagent.blogspot.com/2015/12/delaware-registracije-polovno-plovilo.html>, pristupljeno 19.5.2024.

SAŽETAK

Cilj ovoga rada je utvrditi specifičnosti sadržaja ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda. U radu se polazi od primjera odredbi iz ugovora o gradnji, popravku ili preinaci te se analiziraju odredbe Pomorskog zakonika (PZ) u dijelu koji se odnosi na gradnju, popravak i preinaku broda. Također, navode se i odredbe Zakona o obveznim odnosima (ZOO) kada je riječ o nekim pravima i obvezama ugovornih stranaka iz ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda. Ističu se odredbe koje se odnose na Hrvatski registar brodova (HRB). Također, u radu se definiraju vrste ugovora o radovima na brodu te bitni elementi takvih ugovora. Analiziraju se prava i obveze stranaka pri čemu se posebna pozornost daje pitanju vlasništva nad brodom u gradnji, hipoteci na brodu u gradnji i jamstvima. Ističu se međunarodni unifikacijski instrumenti koji se odnose na ugovore o gradnji, popravku ili preinaci broda. Konačno, ističu se odredbe koje se odnose na inspekcijski pregled broda, osiguranje te prestanak ugovora. U zaključku se sumiraju sve utvrđene specifičnosti sadržaja ugovora o gradnji, popravku ili preinaci brda. Navodi se da je riječ o tri vrste ugovora o radovima na brodu koje se uređene istim propisima. Konačno, u zaključku se, s obzirom na sve utvrđene specifičnosti ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda ističe da je riječ o vrlo kompleksnom ugovornim odnosu koji je zahtijevao detaljnu analizu sadržaja iz razloga njegove važnosti u pomorskoj industriji.

Ključne riječi: ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda, naručitelj, brodograditelj/brodopopravljač, Pomorski zakonik, prava i obveze stranaka, vlasništvo, jamstvo, prestanak ugovora, osiguranje, inspekcijski pregled.

CONTRACT ON CONSTRUCTION, REPAIR OR MODIFICATION OF THE SHIP

SUMMARY

The aim of this work is to determine the specifics of the content of the contract on the construction, repair or modification of the ship. The work is based on examples of provisions from the contract on construction, repair or modification and the provisions of the Maritime Code (PZ) are analyzed in the part related to the construction, repair and modification of the ship. The provisions from the Obligatory Relations Act (ZOO) are mentioned when it comes to some rights and obligations of the contractual parties from the contract on the construction, repair or modification of the ship. The provisions related to the Croatian Ship Register (HRB) are highlighted. Also, the paper defines the types of contracts for work on the ship and the essential elements of such contracts. The rights and obligations of the parties are analyzed, with special attention being paid to the issue of ownership of the ship under construction, mortgage on the ship under construction and guarantees. The international unification instruments related to contracts on the construction, repair and modification of ships are highlighted. Finally, the provisions related to the inspection of the ship, insurance and termination of the contract are highlighted. In the conclusion, all established specifics of the content of the contract on the construction, repair or modification of the ship are summarized. It is stated that there are three types of contracts for work on the ship, which are governed by the same regulations. Finally, in the conclusion, given all the established specifics of the contract on the construction, repair or modification of the ship, it is pointed out that it is a very complex contractual relationship that required a detailed analysis of the content due to its importance in the maritime industry.

Keywords: contract on construction, repair or conversion of a ship, client, shipbuilder/ship repairer, Maritime Laws, rights and obligations of parties, ownership, warranty, termination of contract, insurance, inspection.