

PRAVNO UREĐENJE ZAKUPA BRODA U TALIJANSKOM, FRANCUSKOM, ENGLISKOM I AMERIČKOM PRAVU

Mr. sc. MARIJA PIJACA*

UDK 347.794

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 6.11.2014.

Prihvaćeno za tisak: 17.2.2015.

U radu se analizira pravno uređenje zakupa broda u talijanskom, francuskom, engleskom i američkom pravu. Najprije se određuje položaj ugovora o zakupu broda u okviru sistematizacije ugovora o iskorištavanju brodova u pravima navedenih država, razmatraju se zakonska rješenja analizom pojma, vrste i oblika ugovora o zakupu broda, navode se prava i obveze ugovornih stranaka, a u okviru toga njihova ugovorna odgovornost. Određuju se ostale specifične odredbe pravnih izvora zakupa broda ovih država kakav je, primjerice, prestanak ugovora o zakupu broda. Zaključno, utvrđuju se sličnosti i razlike promatranih prava i načina pravnog uređenja zakupa broda. Analiza rezultira specifičnim rješenjima koja se posebice razlikuju kad je riječ o pravnom uređenju zakupa broda država kontinentalnog pravnog sustava i Common law-a.

Ključne riječi: ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova; ugovor o zakupu broda; pravno uređenje zakupa broda kontinentalnog pravnog sustava i Common law-a.

1. UVOD

Značajan dio materije pomorskog prava nacionalnih zakonodavstava posvećen je pravnom uređenju iskorištavanja pomorskih brodova. Unutar iste materije nalaze se odredbe o zakupu broda kao jednom od načina takvog iskorištavanja. Definicija zakupa kao konsenzualnog, dvostranoobveznog ugovora u kojemu se jedna strana (zakupodavatelj) obvezuje da će uz naplatu (zakupninu) prepustiti drugoj strani (zakupoprimalju) brod na uporabu, podrazumijeva da je ugovor o zakupu broda sklopljen sporazumom obiju stranaka te da se izvršava u onom vremenskom razdoblju na koje je sklopljen.

Ovaj rad, ponajprije deskriptivne i kontrastivne prirode, ima za cilj utvrditi pravno uređenje zakupa broda u poredbenom pravu. Polazi se od rješenja talijanskog i francuskog prava kao primjera pravnog uređenja zakupa broda kontinentalnog pravnog sustava, te rješenja engleske i američke prakse kao primjera rješenja *Common law*-a. Sistematizirat će se ugovori o iskorištavanju brodova i utvrditi položaj ugovora o zakupu broda unutar sistematizacije. Analizirat će se odredbe o zakupu broda talijanskog i francuskog prava te primjeri rješenja engleske i američke prakse i odrediti: pojam, vrste, oblik, prava, obveze i odgovornost stranaka ugo-

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

ra o zakupu broda. Obuhvatit će se i ostala pravna pitanja zakupa broda, kao npr. prestanak ugovora te uvjeti produženja ugovora. Na kraju će se sažeto prikazati sličnosti i razlike pravnog uređenja zakupa broda izabranih prava i donijeti zaključak o njihovoj kvaliteti.

2. SISTEMATIZACIJA UGOVORA O ISKORIŠTAVANJU BRODOVA

Nacionalni pravni sustavi koji su predmet ovog rada ugovore o iskorištavanju brodova ne sistematiziraju na jednak način; sistematizacija ugovora talijanskog i francuskog prava temelji se na zakonima među kojima postoje razlike, dok se u engleskom i američkom pravu, u skladu s odredbama *Common law-a*, sistematizacija ugovora bazira isključivo na sudskoj praksi.¹

Talijansko pravo sve ugovore o iskorištavanju brodova dijeli u tri skupine: *locazione*, *noleggio* i *trasporto*.² Riječ je o osnovnoj podjeli između uporabne pogodbe (lat. *locatio rei*) i ugovora o djelu (lat. *locatio operis*). *Locazione* je jedinstveni ugovorni odnos koji se specifičnom pravnom prirodom kao ugovor o uporabi razlikuje od ugovornih odnosa *noleggio* i *trasporto*. Kod ugovora *locazione* ključna je činjenica predaje posjeda broda i stjecanja svojstva poduzetnika plovidbenog pothvata od strane zakupoprimalatelja.³ *Noleggio* odgovara brodarskom ugovoru, a *trasporto* ugovoru o prijevozu⁴. *Noleggio* obuhvaća *noleggio a tempo* – brodarski ugovor na vrijeme i *noleggio a viaggio* – brodarski ugovor na putovanje.⁵

Sistematizacija ugovora o iskorištavanju brodova francuskog prava temelji se na dvjema osnovnim skupinama ugovora: *affrètement du navire* – brodarski ugovor i *transport de marchandises* – ugovor o prijevozu robe. Brodarski ugovor može biti *affrètement à temps* – brodarski ugovor na vrijeme, *affrètement au voyage* – brodarski ugovor na putovanje i *affrètement coque nue* – brodarski ugovor za "goli brod". U svezi podjele brodarskih ugovora, francusko pravo razlikuje nautičko i komercijalno upravljanje brodom, slično podjeli ugovora *Common law-a*.⁶

Englesko i američko pravo, preciznije rečeno praksa, poznaju dvije osnovne skupine ugovora o iskorištavanju brodova – *charter* i *contracts of carriage in a general ship*.⁷

¹ Usp. Pejović, Č., Pravna priroda time chartera, *Uporedno pomorsko pravo*, 33, 1–2, 1991., str. 49.

² Manca, P., *Studi di diritto della navigazione*, vol. II, Dott. A. Giuffrè editore, Milano, 1961., str. 37.

³ Grabovac, I., Sistematika ugovora o iskorištavanju brodova – usporedna analiza, *Suvremeni promet*, 12, 2–3, (43–45), 1990., str. 44.

⁴ Pejović, Č., *op.cit.*, str. 50.

⁵ Katičić, N., Ugovori o iskorištavanju brodova na moru, Pravni značaj i podjela, *Zbornik rasprava Ugovori o iskorištavanju brodova na moru*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1951., str. 32–37.

⁶ *Ibidem*, str. 43.

⁷ Pejović, Č., *op.cit.*, str. 49. citirano prema Mocatta, A. et. al., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 19th ed, Sweet & Maxwell, London, 1984., No. 1., Carver, *Carriage by Sea*, 13th ed. London, 1982., No. 25.,

Charter ugovori dijele se na *charter by demise* i *charter not by demise*. Obilježje prve skupine ugovora je prepuštanje broda na uporabu naručitelju zajedno sa zapovjednikom i posadom.⁸ U okviru *charter not by demise* postoje dvije vrste ugovora: *time charter* – brodarski ugovor na vrijeme i *voyage charter* – brodarski ugovor na putovanje. Riječ je zapravo o *affreightment* ugovorima koji označavaju ugovore kojima vlasnik broda iznajmljuje brod ili dio broda radi prijevoza.⁹ Ugovorom se ostavlja vlasniku čitavo upravljanje brodom ili određenim dijelom, dok se naručitelju priznaje samo pravo služenja brodom.¹⁰ Tako se razdvaja nautičko i komercijalno upravljanje brodom. Osim na *charter*, pojam *affreightment* odnosi se i na *contracts of carriage in a general ship*, ugovore o prijevozu koji se obično obavljaju na osnovi teretnice.¹¹

3. PRAVNA REGULACIJA

Pravne odnose zakupa broda u talijanskom pravu uređuje Plovidbeni zakonik (*Codice della navigazione*) iz 1942. godine.¹² Odredbe o zakupu broda (tal. *locazione di nave*) nalaze se unutar naslova *Ugovori o iskorištavanju brodova* (*Dei contratti di utilizzazione della nave*), čl. 376.–383. Pravna pitanja ugovora o zakupu broda koja nisu uređena Plovidbenim zakonikom uredit će se primjenom odredbi o zakupu talijanskog *Građanskog zakonika* (*Codice civile*)¹³ te općim pravilima građanskog prava.¹⁴

Izvori francuskog pomorskog prava, *Zakon o brodarskim ugovorima i pomorskom prijevozu* (*Loi n°66–420 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*) iz 1966.¹⁵ i *Uredba o brodarskim ugovorima i pomorskom prijevozu* (*Decret n°66–1078 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*) iz 1966. godine¹⁶ sadrže odredbe naslova *affrètement coque nue*, u hrvatskoj literaturi preveden kao brodarski ugovor

Gilmore & Black, *The Law of Admiralty*, 2th ed, Mineola, N.Y., 1975., str. 193., Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, St. Paul Min., 1987., str. 381.

⁸ Gordon, L., Ihre, R., *Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, Lloyd's of London Press, London – New York – Hamburg – Hong Kong, 1986., str. 7.

⁹ Marin, J., Slot charter, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 56, Posebni broj, 2006., str. 597.

¹⁰ Grabovac, I., *op.cit.*, str. 44.

¹¹ Pejović, Č., *op.cit.*, str. 49.

¹² *Codice della navigazione*, a cura di Leopoldo Tullio, Nuova edizione aggiornata, Dott. A. Giuffrè editore, Milano, 1992. Talijanski Plovidbeni zakonik (*Codice della navigazione*) u cijelosti je dostupan na: www.marinaio.it/CodicedellaNavigazione.htm (10. listopada 2014.).

¹³ *Građanski zakonik Codice civile* u potpunosti je dostupan na: www.altalex.com/index.php?idnot=34794 (19. rujna 2014.).

¹⁴ Manca, P., *The Italian code of navigation*, Dott. A. Giuffrè editore, Milano, 1969., str. 139.

¹⁵ *Loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes* u cijelosti je dostupan na: <http://legofrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000694709> (pristupljeno: 21. rujna 2014.).

¹⁶ Francuski *Decret sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes* u cijelosti je dostupan na: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068280&dateTexte=20100125> (pristupljeno: 21. rujna 2014.).

za "goli brod"¹⁷. Francusko pravo ugovorni odnos iz naslova svrstava u plovidbene poslove te između više vrsta *affrètement* ugovora razlikuje ugovor koji pravnom prirodom odgovara uporabnoj pogodbi – *affrètement coque nue* odnosno brodarski ugovor za "goli brod". Kao i kod talijanskog prava, pravna pitanja ovog ugovornog odnosa koja nisu uređena izvorima pomorskog prava uredit će se primjenom odredbi obveznog prava sadržanih u francuskom Građanskom zakoniku (*Code Civil*).¹⁸

Englesko i američko pravo ne predviđaju zakonsko uređenje pravnih odnosa zakupa broda. Iako se englesko pravo približilo kontinentalnom shvaćanju zakonskog reguliranja,¹⁹ uređenje većine pravnih pitanja zakupa broda u okviru je *Common law*-a. U nedostatku zakonskog prava, pravne odnose zakupa broda u SAD-u regulira opće pomorsko pravo koje je dio *Common law*-a.

4. POJAM I OBILJEŽJA UGOVORA O ZAKUPU BRODA

Prema definiciji pojma iz čl. 376. talijanskog Plovidbenog zakonika, ugovorom o zakupu broda "jedna ugovorna stranka obvezuje se drugoj, uz određenu naknadu i na određeno vrijeme, dati brod na uporabu". Definicija ugovora o zakupu broda ne imenuje stranke ugovornog odnosa niti određuje svrhu davanja broda na uporabu. U nastavku odredbi talijanski Plovidbeni zakonik govori o obvezama *zakupodavatelja* (tal. *locatore*) i obvezama *zakupoprimaljca* (tal. *conduttore*), dok sadržaj odredbi o obvezama stranaka upućuje na svrhu davanja broda na uporabu – obavljanje plovidbene djelatnosti (v. čl. 379.–381.).²⁰ Obilježja ugovora o zakupu broda predmet su rasprava talijanske pravne teorije pa se u literaturi ističe složen sustav pravnih posljedica koji nastaju sklapanjem ovog ugovora. Prvenstveno to je prijenos posjeda broda i funkcije broдача sa *zakupodavatelja* na *zakupoprimaljca* koji sklapanjem ugovora o zakupu broda stječe svojstvo broдача (tal. *armatore*).²¹ Prema Plovidbe-

¹⁷ Prijevod pojma *affrètement coque nue* prema Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Ugovori o iskorištavanju brodova*, treća knjiga, 3. sv., Zagreb – Čakovec, 1984., str. 158. i 160.; Grabovac, I., *op.cit.*, str. 43.

¹⁸ Francuski Građanski zakonik (*Code Civil*) u cijelosti je dostupan na: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070721> (8. listopada 2014.).

¹⁹ Za pomorsko pravo osobito su važni *Merchant Shipping Act* i *Marine Insurance Act*. Prvi uređuje pitanja sigurnosti broda, njegove plovidbe i iskorištavanja, a drugi osiguranje broda u gradnji i na popravku u brodogradilištu.

²⁰ Isto Manca, P., *Studi di diritto della navigazione*, vol. II., Dott. A. Giuffrè editore, Milano, 1961., str. 40.

²¹ *Ibidem*, str. 49–50. Ova obilježja zakupa broda potvrđuju rješenja talijanske sudske prakse. U presudi suda u Milanu (*Tribunale di Milano*) od 7. kolovoza 1950. u predmetu *Gabrielli e Barbagelate c. Haller & Cherchi e Valeri* sud je utvrdio: "È caratteristica del contratto di locazione di nave il trasferimento possessorio della nave da parte del locatore ed il correlativo acquisto della qualità di armatore da parte del conduttore. Deve perianio presumersi, salvo prova contraria, che il conduttore abbia provveduto a rendere la dichiarazione di armatore di cui all' art. 265 c.n.". *Il Diritto marittimo*, Genova, 1951., str. 82–87.

nom zakoniku brodar je nositelj plovidbenog pothvata, bez obzira je li ujedno brodo vlasnik ili nije, drži brod u posjedu, njime upravlja i organizira plovidbu (čl. 265. Plovidbenog zakonika).²²

Definiciju pojma *brodarski ugovor za "goli brod"* određuju oba izvora francuskog pomorskog prava. Čl. 10. Zakona o brodarskim ugovorima i pomorskom prijevozu navodi da se brodarskim ugovorom za "goli brod" "brodar obvezuje, uz naplatu zakupnine, staviti na određeno vrijeme na raspolaganje naručitelju brod koji je nepremljen i bez posade ili djelomično opremljen i s nepotpunom posadom". Iako iz citiranog članka nije jasno značenje izraza "djelomično opremljen" brod, smatra se da pitanje opreme broda ne čini posebnu specifičnost ovog ugovora.²³ Pojam brodarskog ugovora za "goli brod" ujedno određuje čl. 25. Uredbe o brodarskim ugovorima i pomorskom prijevozu koja navodi da se ovim ugovorom "brodar obvezuje staviti na raspolaganje na ugovoreni dan i mjesto naznačeni brod sposoban za plovidbu i podoban za posao za koji je namijenjen".²⁴

Temeljno obilježje zakupa broda u engleskoj sudskoj praksi iznio je sudac Evens u predmetu *Giuseppe di Vittorio*²⁵. Sudac Evens ističe vlasnikovo prenošenje posjeda i upravljanja brodom ("...the legal owner gives the charterer sufficient of the rights of possession and control"). U predmetu *Baumwoll Manufactur Von Carl Scheibler v. Turnes* iz engleske sudske prakse navodi se da se radi o zakupu broda kada su izraženom suglasnošću volje stranaka posjed i upravljanje brodom preneseni na naručitelja,²⁶ što odgovara prijenosu funkcije brodarara sa zakupodavatelja na zakupoprmatelja kontinentalnog prava. Primjeri rješenja američke sudske prakse također ističu prijenos posjeda i upravljanja brodom s vlasnika (engl. *owner*) na naručitelja (engl. *charterer*), čime naručitelj postaje brodar broda u zakupu, upravlja brodom, popunjava brod posadom te za trajanja ugovora stječe svojstvo "vlasnika *pro hac vice*".²⁷

U engleskoj i američkoj pravnoj literaturi često se ističe razlika ugovora o zakupu i brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod (engl. *time charter*).²⁸ Kao osnovni elementi razgraničenja navode se opseg prava, položaj i ovlasti uzimatelja i davatelja u odnosu prema brodu te činjenica tko organizira plovidbu. Iako bi analiza razlika

²² Vuković, A., Institut brodarara: hrvatski pomorski brend ili relikv prošlosti, *Naše more*, Dubrovnik, 60, 5–6, 2013., str. 129.

²³ Jakaša, B., *op.cit.*, str. 159.

²⁴ Prijevod čl. 25. st. 1. prema Jakaša, B., *op.cit.*, str. 164.

²⁵ [1998] 1 Lloyd's Report, 136, str. 156.

²⁶ Vidi Hardy Ivamy, R. H., *Casebook on carriage by Sea*, 3rd ed, LLP, London, 1977, str. 24.

²⁷ Tetley, W., *International Maritime and Admiralty Law*, International Shipping Publications, Québec, Canada, 2002., str. 125. citirano prema *Leary v. United States*, 81 U.S. (14 Wall) 607 (1872), *Reed v. The Yaka* 373 U.S. 410, 1963 AMC 1373 i *Matute v. Lloyd Bermuda Lines Ltd*, 931 F. 2d 231, 1991 AMC 1830 (3 Cir. 1991).

²⁸ Davis, M., *Bareboat Charters*, Lloyd's of London Press, London–Singapore, 2005, str. 1–5. Gilmore, G., Black, C.L.Jr., *The Law of Admiralty*, The Foundation Press, Inc., Brooklyn, 1957, str. 216.

ovih ugovora mogla biti predmet posebne rasprave, ovdje ćemo se osvrnuti na one osnovne teorijske razlike u cilju utvrđivanja obilježja zakupa broda. Kod ugovora o zakupu broda potpunu upravu nad brodom preuzima zakupoprimalatelj koji postaje brodar, prema tome, organizira plovidbu, nautički i komercijalno vodi brod; kod *time charter*-a tu upravu zadržava brodovlasnik, odnosno zadržava samo nautičko vođenje broda, dok komercijalno prepušta naručitelju; ugovorom o zakupu broda zakupoprimalatelj popunjava brod posadom i njima upravlja, dok kod *time charter*-a to čini brodovlasnik.²⁹

Iako je u pravnoj teoriji razlikovanje ovih ugovora razjašnjeno, u praksi dolazi do nedoumica radi li se o zakupu ili *time charter*-u, s obzirom da se za te ugovore upotrebljavaju formulacije čija je terminologija gotovo identična. Štoviše, u tim se formulacijama upotrebljavaju termini primjereniji ugovoru o zakupu nego brodarском ugovoru³⁰ (npr. *let, hire, delivery, redelivery*)³¹. O kojem ugovoru je riječ, često se može utvrditi samo analizom ugovornih odredbi.

5. VRSTE UGOVORA O ZAKUPU BRODA

Talijanski Plovidbeni zakonik predviđa samo zakup broda bez posade, pa je prema talijanskom pravu ugovor o zakupu broda jedinstveni ugovorni odnos. Ako bi se brod predao u zakup zajedno s posadom, mišljenje je pravne teorije da se takav ugovorni odnos ne bi mogao podvesti pod uobičajena obilježja ugovora o zakupu talijanskog prava, već bi predstavljao ugovor *sui generis*.³²

Sadržaj odredbi francuskog Zakona o brodarskim ugovorima i pomorskom prijevozu te Uredbe istog naziva upućuje na prepuštanje broda bez posade. Prepuštanje broda na raspolaganje naručitelju zajedno s posadom predstavljao bi ugovorni odnos koji ima obilježja "običnog" brodarskog ugovora.

I u engleskoj i američkoj sudskoj praksi ugovor o zakupu broda u osnovi se smatra jedinstvenim ugovorom naziva *charter by demise* (negdje u literaturi *demise charter*).³³ *Bareboat charter* ili *net charter* javlja se kao specijalna podvrsta *charter by demise* ugovora.³⁴ Obilježje prve skupine ugovora je prepuštanje broda na uporabu naručitelju zajedno sa zapovjednikom i posadom, čime naručitelj preuzima odgo-

²⁹ Vidi isto Kendall, L.C., Buckley, J.J., *The Business of shipping*, 7th ed, Cornell Maritime Press, Centreville, Maryland, 2001, str. 66–69

³⁰ Milošević Pujo, B., Ugovor o *time charteru* i ugovor o zakupu broda te njihov međusobni odnos, *Naše more*, Dubrovnik, 42, 1–2, 1995., str. 67–68.

³¹ Davis, M., *op.cit.*, str. 2.

³² Jakaša, B., *op.cit.*, str. 191., citirano prema Romanelli, str. 33. i dalje.

³³ Vidi Tetley W., *op.cit.*, str. 124.

³⁴ Mocatta, A. et. al., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 19th ed, Sweet & Maxwell, London, 1984, str. 5.

vornost za upravljanje brodom.³⁵ Ako se brod prepušta na uporabu naručitelju bez posade, tzv. zakup "golog" broda, za takav zakup broda koristi se izraz *bareboat charter* ili *net charter*.³⁶

6. OBLIK UGOVORA O ZAKUPU BRODA

S obzirom na oblik ugovora o zakupu broda rješenja nacionalnih pravnih sustava koji su predmet ovog rada prilično se razlikuju. Ugovor o zakupu broda prema talijanskom pravu spada u formalne pravne poslove za koji Plovidbeni zakonik izričito propisuje obvezan pisani oblik (v. čl. 377. st. 1.).³⁷ Plovidbeni zakonik predviđa i iznimku od ovog pravila prema kojoj pisani oblik ugovora nije obvezan kod zakupa broda manje tonaže i plutajućeg objekta (tal. *galleggianti*) (čl. 377. st. 2.).

Ovdje se može postaviti pitanje posljedica nepridržavanja obveznog pisanog oblika, pa prema općim pravilima talijanskog Građanskog zakonika ugovor koji nije sklopljen u propisanom obliku "nema pravni učinak" (čl. 2725. Građanskog zakonika). U teoriji se zastupa stajalište da je zahtjev za obveznim pisanim oblikom ugovora o zakupu broda u svrhu lakšeg dokazivanja postojanja i sadržaja ugovora. Prvenstveno je tome razlog posljedica koju ovaj ugovor proizvodi među strankama u pogledu prijenosa posjeda broda i svojstva brodarar. U odnosu prema trećim osobama, s kojima zakupoprimateelj sklapa ugovore o plovidbenim poslovima (*noleggio* i *trasporto*), nedostatak pisanog oblika mogao bi dovesti u sumnju koga treći ima smatrati brodarom.³⁸ Za slučaj sumnje predmnijeva se da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao brodovlasnik (tal. *proprietario*) (čl. 272.).³⁹

Francuski Zakon o brodarskim ugovorima i pomorskoj plovidbi te Uredba istog naziva ne sadrže odredbu o obliku brodarskog ugovora za "goli brod". U nedostatku odredbe pravna literatura upućuje na primjenu čl. 2. Uredbe koja propisuje oblik ugovora o prijevozu stvari (franc. *affrètement du navire*).⁴⁰ Prema čl. 2. Uredbe svaka stranka ima pravo zahtijevati da se o sklopljenom ugovoru sastavi pisana isprava.

³⁵ Gordon, L., Ihre, R., *op.cit.*, str. 7.

³⁶ Navodi se da se suprotno od *net charter*-a, kao specijalnog vremenskog ugovora, *time charter* ponekad naziva *gross charter*. Ivošević, B., Ugovor o zakupu broda, *Zbornik Više pomorske škole*, 5–6, Kotor, 1978/79., str. 70.

³⁷ Obvezan pisani oblik predviđen je i za brodarski ugovor (*noleggio*) (čl. 385. st. 1. Plovidbenog zakonika), prijevozni ugovor (*trasporto*) (čl. 396. st. 1.), ugovor o zakupu zrakoplova (*contrato di utilizzazione dell' aeromobile*) (čl. 939.) te za neke plovidbene pravne poslove npr. ugovor o gradnji broda (*contratto di costruzione della nave*) (čl. 237. st. 1.).

³⁸ Manca, P., *op.cit.*, str. 41.

³⁹ Čl. 272. Plovidbenog zakonika glasi "In mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presuma il proprietario fino a prova contraria".

⁴⁰ Rodière, R., *Traité general de droit maritime: Affrètements et transports*, Libraire Dalloz, Paris, t. I, 1967, str. 269.

U ovom slučaju oblik služi kao dokaz postojanja i sadržaja ugovoru (lat. *forma ad probationem*) i ne utječe na valjanost ugovora. Slijedom rečenog, u francuskom pravu vrijedi sloboda forme sklapanja brodarskog ugovora za "goli brod".

Prema *Common law*-u, ugovor o zakupu broda može biti sklopljen u pisanom obliku ili usmeno. U presudi iz američke sudske prakse *Union Fish Co. v. Erickson*⁴¹, sud je utvrdio: "*charter party* sklopljen usmeno pravovaljan je i može se provesti" (eng. *enforceable*). Budući da su *bareboat charter* i *demise charter* vrste *charter party*-a⁴², prema *Common law*-u ugovor o zakupu broda može se sklopiti usmeno.

7. PRAVA, OBVEZE I ODGOVORNOST STRANAKA IZ UGOVORA O ZAKUPU BRODA

7.1. Prava, obveze i odgovornost zakupodavatelja

Zakupodavatelj je obvezan predati zakupoprimalju brod sposoban za plovidbu (v. čl. 379. Plovidbenog zakonika; v. čl. 25. francuske Uredbe). Isto potvrđuju primjeri američke sudske prakse *Work v. Leathers* i *Maine Seaboard Paper Co. v. The Marice R. Shaw* koji ovu obvezu zakupodavatelja nazivaju primarnom (engl. *primary obligation*).⁴³ U pogledu sposobnosti broda za plovidbu, sudac Webster u predmetu iz engleske sudske prakse *The Arianna*⁴⁴ navodi da se sposobnost broda za plovidbu utvrđuje "u svakom pojedinom slučaju". U smislu ugovora o zakupu broda, sposobnost broda za plovidbu podudara se s onom iz ugovora o prijevozu stvari.⁴⁵

Primjer rješenja talijanskog Plovidbenog zakonika određuje odgovornost zakupodavatelja za štetu nastalu uslijed nesposobnosti broda za plovidbu (čl. 380. Plovidbenog zakonika). Međutim, nastavak iste odredbe određuje da se zakupodavatelj može osloboditi odgovornosti ako dokaže da su posljedice nesposobnosti skrivene mane koje nije mogao otkriti dužnom pažnjom. Ako u trenutku predaje brod ima nedostatke zbog kojih je njegova propisana uporaba značajno umanjena, prema supsidijarnom izvoru talijanskog prava zakupoprimalj može zahtijevati raskid ugovora ili sniženje zakupnine. Iznimku predstavljaju nedostaci o kojima je zakupodavatelj bio upoznat ili koji su lako prepoznatljivi (v. čl. 1578. st. 1. i 2. Građanskog zakonika).

Talijanski Plovidbeni zakonik predviđa obvezu zakupodavatelja predati brod zakupoprimalju "opskrbljen brodskim ispravama potrebnim za plovidbu" (čl. 379. Plovidbenog zakonika). Nasuprot tome francuski Zakonik i Uredba taj zahtjev ne

⁴¹ 248 U.S.308 (1919). Podaci o presudi prema Force, R., *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center, Tulane, 2004, str. 42.

⁴² Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006., str. 114.

⁴³ Prema Gilmore, G., Black, C.L.Jr., *op.cit.*, str. 216.

⁴⁴ (1987) 2 Lloyd's Rep 376, str. 390.

⁴⁵ Opširnije Wilford, M., Coghlin, T., Kimball, J.D., *Time Charters*, 4th ed, Lloyd's of London Press Ltd, London – New York – Hamburg – Hong Kong, 1995, str. 110–112., 164., 218–219., 223–226.

postavljaju. U francuskom pravu ovaj zahtjev se podrazumijeva "sam po sebi" iako nije izričito propisan.⁴⁶ Na isto upućuje i primjer rješenja francuske sudske prakse prema kojoj stranke ugovorom nisu izričito naznačile da se brodske isprave moraju predati zakupoprimaltelju zajedno s brodom. Prema presudi, činjenica da zakupoprimaltelj u vrijeme predaje broda nije zatražio brodske isprave ne znači da se odrekao svog prava. Utvrđeno je da zakupoprimaltelj ima pravo u svakom trenutku za trajanja ugovora ostvariti svoje pravo i zatražiti predaju brodskih isprava.⁴⁷

Talijanski i francuski izvori pomorskog prava ne sadrže odredbu o vremenu i mjestu predaje broda, već isto prepuštaju izboru stranaka. Postoji stajalište pravne teorije prema kojem, za slučaj nedostatka ugovorne odredbe, mjesto predaje broda valja prepustiti izboru zakupoprimaltelja.⁴⁸ Međutim, prepuštanje uređenja ovog pitanja isključivo zakupoprimaltelju neki autori ocjenjuju prestrogim i na zakupodavateljevu štetu.⁴⁹

Zakupodavatelj snosi određene troškove popravka broda. Prema talijanskom Plovidbenom zakoniku dvije su vrste takvih troškova: troškovi popravka broda koji su posljedica više sile i troškovi otklanjanja posljedica redovite uporabe broda (čl. 379. Plovidbenog zakonika). Prema odredbi istog članka rizik za štete uzrokovane višom silom i redovitom uporabom broda padaju na zakupodavatelja koji je dužan na svoj trošak otkloniti nastale posljedice. Zanimljivo je kako francuska Uredba ne sadrži odredbu koja uređuje odnose stranaka za slučaj više sile. Kada se radi o troškovima popravka broda, Uredba propisuje obvezu zakupodavatelja o snošenju troškova popravka i zamjene dijelova broda koji su posljedica skrivenih mana (franc. *vice propre*) (čl. 26. st. 1. Uredbe). Preduvjet je da je mana postojala u vrijeme predaje broda zakupoprimaltelju i da je zakupodavatelj nije mogao otkriti dužnom pažnjom.⁵⁰ Zanimljivo je rješenje u nastavku iste odredbe prema kojoj zakupoprimaltelj ima pravo obustaviti plaćanje zakupnine ako je zbog skrivenih mana onemogućen iskorištavati brod duže od 24 sata. Obustava plaćanja zakupnine traje dok brod ne bude u stanju nastaviti s izvršenjem ugovora (čl. 26. st. 2. Uredbe).⁵¹

⁴⁶ Tako Jakaša, B., *op.cit.*, str. 165.

⁴⁷ Prema presudi Kasacijskog suda (*Cour de Cassation*) u predmetu *Beker c. Stè African Trading Corporation et Bodin* od 6. listopada 1975. objavljene u *Le Droit maritime français*, 28, 326, 1976., str. 74–78.

⁴⁸ Jakaša, B., *op.cit.*, str. 168 citirano prema Brunetti, A., *Diritto marittimo privato italiano, Delle Persone*, vol. 2., Unione tipografico – Editrice torinese, Torino, 1930., str. 583.

⁴⁹ *Ibidem*, str. 168.

⁵⁰ Rodière, R., *op.cit.*, str. 271.

⁵¹ Odredba čl. 26. st. 2. Uredbe odgovara *off-hire* klauzuli koju uobičajeno sadrže standardni obrasci brodarskog ugovora na vrijeme (engl. *time charter*). Prema *off-hire* klauzuli naručitelj ima pravo na obustavu plaćanja vozarine zbog događaja koji sprječavaju rad broda, a nisu njegova krivnja. Opširnije o *off-hire* klauzuli vidi Mocatta, A. A., et.al., str. 363–369. Isto Wilford, M., et.al., str. 363–391. U hrvatskoj literaturi Bulum, B., *Klauzule u ugovorima o time charteru, Poredbeno pomorsko pravo*, 45, 160, 2006., str. 86–90.

U literaturi se navode i ostale obveze zakupodavatelja, npr. obveza pregleda broda prilikom predaje, plaćanje provizije pomorskom agentu preko kojeg je ugovor o zakupu broda sklopljen, ako je takve provizije bilo,⁵² plaćanje osiguranja broda, ako suprotno nije ugovoreno⁵³.

7.2. Prava, obveze i odgovornost zakupoprimalca

Zakupoprimalac ima pravo uporabe broda. Ovo njegovo pravo ujedno je i obveza; tako npr. talijanska literatura navodi da stranke mogu ugovoriti da se brod mora upotrebljavati.⁵⁴

S obzirom na način uporabe broda, talijanski Plovidbeni zakonik navodi da zakupoprimalac mora upotrebljavati brod u skladu s brodskim ispravama o sposobnosti broda za plovidbu i prema ugovorenoj namjeni (čl. 381. Plovidbenog zakonika). Slično predviđa francuska Uredba prema kojoj zakupoprimalac mora iskoristavati brod u skladu s njegovom uobičajenom namjenom (čl. 27. st. 1. Uredbe). Iz odredbi ovih članaka ne može se izvesti zaključak treba li iskorištavanje biti ujedno u svrhu postizanja određenog gospodarskog rezultata. Primjer rješenja francuske sudske prakse upućuje da predmet zakupa mogu biti brodovi namijenjeni sportu i zabavi, čija namjena nije isključivo privređivanje, pa prema tome ni uporaba broda u zakupu ne mora isključivo biti ostvarenje gospodarskog rezultata.⁵⁵

Zanimljiva je odredba francuske Uredbe prema kojoj zakupoprimalac ima pravo uporabe zaliha i opreme broda koje nakon prestanka ugovora mora vratiti u istoj količini i kakvoći (čl. 27. st. 2. Uredbe).

Osim naznačenih prava i obveza, osnovna obveza zakupoprimalca je plaćanje zakupnine (v. čl. 376. Plovidbenog zakonika i čl. 10. francuskog Zakona). Način plaćanja zakupnine nije normiran izvorima pomorskog prava pa se u nedostatku odredbi mogu primijeniti odredbe građanskog prava (v. čl. 1587. talijanskog Građanskog zakonika; i čl. 1235.–1270. francuskog Građanskog zakonika). Vezano uz način ugovaranja zakupnine, francuski izvor navodi: "nema sumnje da se pravna pitanja u vezi plaćanja zakupnine stranke mogu odrediti ugovorom".⁵⁶

Engleska i američka sudska praksa sadrže veliki broj presuda u dijelu utvrđivanja načina plaćanja zakupnine. Definiraju se pojmovi kao što su: plaćanje zaku-

⁵² Ivošević, B., *op.cit.*, str. 73. citirano prema Hopkins, *Business & Law for the Shipmaster*, Glasgow, 1966, str. 137.

⁵³ Vidi Davis, M., str. 75–84.

⁵⁴ Manca, P., *op.cit.*, str. 40.

⁵⁵ Prema presudi trgovačkog suda u Seineu (*Tribunal de commerce de la Seine*) od 5. ožujka 1952. objavljenoj u *Le Droit maritime français*, 5, 55, 1953, str. 412–413.

⁵⁶ Rodière, R., *op.cit.*, str. 272.

pnine u gotovini (*in cash*),⁵⁷ plaćanje zakupnine bez popusta i dr.⁵⁸ Ono što možemo izdvojiti kao najvažnije stavke ove obveze na koje upućuju česti primjeri u praksi je plaćanje zakupnine u ugovorenom iznosu i ugovorenom roku.

U predmetu iz engleske sudske prakse *The Jounheim*⁵⁹ stranke su ugovorile *lump sum* iznos zakupnine na način da zakupoprimalatelj jedan dio plati odmah prilikom predaje broda, a ostale rate mjesečno, unaprijed i bez popusta. Stranke su koristile standardni obrazac ugovora o zakupu BARECON 89, uz dodatak klauzule prema kojoj su ugovorile pravo zakupodavatelja da otkáže ugovor u slučaju zakupoprimalateljevog nepostupanja u skladu s odredbom o plaćanju zakupnine. Zakupoprimalatelj je više puta kasnio s plaćanjem te nije plaćao točan iznos, već obično umanjen za otprilike 5–10 \$. Zakupodavatelj je u više navrata zahtijevao plaćanje točnog iznosa i bez zakašnjenja, čemu zakupoprimalatelj nije udovoljio. Pozivajući se na ugovornu klauzulu o pravu otkaza ugovora zbog nepostupanja prema odredbi o plaćanju, zakupodavatelj je obavijestio zakupoprimalatelja da otkazuje ugovor. Sud je zauzeo stav kako je ovo postupanje zakupodavatelja osnovano i potvrdio pravo zakupodavatelja na otkaz ugovora iz razloga zakupoprimalateljevog kašnjenja i neplaćanja ugovorenog iznosa.

Nadalje, obveza je zakupoprimalatelja vratiti brod zakupodavatelju nakon protoka ugovora. Talijanski i francuski izvori pomorskog prava predviđaju odredbu prema kojoj je zakupoprimalatelj obvezan platiti dvostruki iznos zakupnine u slučaju kašnjenja vraćanja broda. Prema talijanskom Plovidbenom zakoniku radi se o kašnjenju dužem od 1/10 trajanja ugovora (čl. 382. Plovidbenog zakonika), dok francuska Uredba obvezu plaćanja dvostruke zakupnine određuje u slučaju kašnjenja dužeg od 15 dana (čl. 15. Uredbe).

Kod vraćanja broda važno je uz vrijeme vraćanja utvrditi i mjesto vraćanja broda te stanje broda. Talijanski Plovidbeni zakonik ne sadrži odredbu o mjestu vraćanja broda. U nedostatku odredbe pomorskog prava primijenit će se odredba Građanskog zakonika prema kojoj se zakupljena stvar vraća u mjestu u kojem je bila predana (čl. 1590. st. 4. Građanskog zakonika). Francuska Uredba također određuje da se brod ima vratiti u mjestu predaje (čl. 29. Uredbe). O stanju broda kod vraćanja talijanski Plovidbeni zakonik ne sadrži posebnu odredbu pa se radi utvrđivanja stanja broda primjenjuje čl. 1590. st. 1. Građanskog zakonika. Prema ovom članku zakupljena stvar mora se vratiti u skladu s opisom iz zapisnika koji su stranke sastavile u trenutku pre-

⁵⁷ Plaćanjem *in cash* smatra se "svako plaćanje koje omogućava da se uplaćeni iznos koristi odmah i bez ikakvih uvjeta". Prema presudi *Tenax Steamship Co. Ltd v. The Brimnes (The Brimnes)* [1972] 2 Lloyd's Rep 465.

⁵⁸ Izraz *bez popusta* znači "ne manje od onoga kako je bilo plaćeno za ranije uplate" (*no more than that there was to be no discount for early payment*). Prema presudi *Compañía Sudamericana de Vapores v. Shipmair B.V. (The Teno)* [1977] Vol. 2 Lloyd's Rep.

⁵⁹ *More OG Romsdal Fylkesbatar AS v. The Demise Charter of the Ship "Jutunheim" (The Jutunheim)* [2005] 1 Lloyd's Rep 181.

daje. Ako takvog zapisnika nema, pretpostavlja se da je zakupoprimalatelj stvar primio u dobrom stanju (čl. 1590. st. 2. Građanskog zakonika). Francuska Uredba određuje da se brod mora vratiti u stanju u kojem je primljen, uvažavajući redovito trošenje broda (čl. 29. Uredbe). Na isti način obvezu vraćanja broda određuju primjeri rješenja američke sudske prakse *Kenny v. City of New York* i *Howard v. Dobbins-Trinity Coal Co.*⁶⁰

Stanje broda kod vraćanja može biti takvo da zakupoprimalatelj može zahtijevati naknadu štete, kao u arbitražnom predmetu *The Rozel*⁶¹. U ovom predmetu, zakupoprimalatelj je bio obvezan održavati brod, trup i strojeve u dobrom stanju za trajanja zakupa. Ugovornom odredbom o vraćanju broda određena je obveza vraćanja u istom ili sličnom stanju i strukturi kao pri preuzimanju, na način da stanje i struktura broda ne utječe na klasu broda. Kada je brod vraćen vlasniku utvrđeno je oštećenje na unutarnjem pomoćnom generatoru, koji je zakupnik za trajanja zakupa popravio. S obzirom na razmjer kvara vlasnici su smatrali da zakupnik nije postupio sukladno odredbi o vraćanju broda, što je potvrdila i arbitraža, koja je ocijenila da zakupnik nije ispunio ugovornu obvezu i da je stanje broda takvo da utječe na klasu te, s obzirom na sve okolnosti, odredio obvezu naknade štete vlasniku.

Obvezu vraćanja broda nakon proteka ugovora zakupoprimalatelj neće moći ispuniti ako je brod za vrijeme trajanja ugovora propao.⁶² Pitanje odgovornosti za gubitak broda talijanski i francuski pravni izvori pomorskog prava ne normiraju, već je pitanje odgovornosti prepušteno odredbama građanskog prava. Francuska pravna teorija, primjenjujući stajališta propisa koji su prethodili Zakonu i Uredbi, smatra da zakupoprimalatelj ne odgovara za gubitak broda koji je posljedica više sile.⁶³

Uz naznačene obveze, pravni izvori predviđaju i ostale obveze zakupoprimalatelja; talijanski Građanski zakonik određuje obvezu osiguranja zakupljene stvari protiv rizika od požara (čl. 1589), francuska Uredba određuje obvezu snošenja troškova popravka i zamjene dijelova broda uz izuzetak troškova popravka i zamjene dijelova, koji su posljedica skrivenih mana koje snosi zakupodavatelj (čl. 28. Uredbe), zakupoprimalatelj pak snosi troškove pogona (čl. 21. Uredbe), a može se obvezati i na osiguranje brod (čl. 28. st. 2. Uredbe).

8. PRESTANAK UGOVORA O ZAKUPU BRODA

Ugovor o zakupu broda redovito prestaje protekom ugovorenog vremena (v. čl. 382. Plovidbenog zakonika; čl. 10. francuskog Zakona). Ostale razloge prestanka ugovora o zakupu broda ne određuju ni talijanski Plovidbeni zakonik, niti francu-

⁶⁰ Gilmore, G., Black, C.L.Jr.; *op.cit.*, str. 217.

⁶¹ *Channel Island Ferriers Ltd v. Cenargo Navigation Ltd (The Rozel)* [1994] 2 Lloyd's Rep 161.

⁶² Gilmore, G., Black, C.L.Jr.; *op.cit.*, str. 217.

⁶³ Rodière, R., *Traité general de droit maritime: Affrètements et transports*, Libraire Dalloz, Paris, t. I, 1967, str. 275.

ski Zakon ni Uredba, pa će se u nedostatku odredbe primijeniti opće odredbe građanskog prava. Prema istim odredbama, ako jedna od stranaka povrijedi ugovor, dakle ako je kriva za neizvršenje ili neuredno izvršenje, onda se, suglasno općim principima obveznog prava, ugovor na zahtjev druge, nevine, stranke može uvijek raskinuti. Talijanski Plovidbeni zakonik određuje da se ugovor o zakupu broda može produžiti pristankom zakupodavatelja i ne smatra se obnovljenim ako nakon protoka ugovora zakupoprimalatelj zadrži brod u posjedu (čl. 382. st. 1. Plovidbenog zakonika). Zakupoprimalatelj je u tom slučaju obavezan vratiti brod zakupodavatelju. Talijanski Građanski zakonik, za razliku od prethodnog rješenja, predviđa prešutnu obnovu ugovora. Ako istekom ugovora na određeno vrijeme zakupoprimalatelj zadrži stvar u posjedu, smatra se da je ugovor obnovljen. Zakupoprimalatelj se ne može protiviti prešutnoj obnovi ugovora, ako je zakupodavatelj dao pristanak (čl. 1597. Građanskog zakonika). Odredba o produženju ugovora o zakupu broda nije propisana u francuskom Zakonu i Uredbi. Rješenje jednako talijanskom Građanskom zakoniku o prešutnom produženju ugovora sadrži i francuski Građanski zakonik.

U literaturi na engleskom jeziku uz redoviti način prestanka ugovora o zakupu broda navode se primjeri izvanrednog prestanka ugovora o zakupu broda iz razloga propusta ispunjenja ugovornih obveza jedne i druge ugovorne stranke, kao i prestanak ugovora zbog gubitka broda.⁶⁴ Upućuje se i na primjenu doktrine o osujećenju (engl. *frustration*) ugovora do koje dolazi u slučaju kada nema povrede ugovora niti jedne od ugovorne strane već na njegovo izvršenje djeluju okolnosti koje izazivaju zakašnjenje ili nemogućnost izvršenja ugovora i dovode do njegovog prestanka.⁶⁵

9. ZAKLJUČAK

Pravno uređenje zakupa broda izabranih država kontinentalnog pravnog sustava temelji se na odredbama pomorskog prava, dok je jedan dio pravnih pitanja prepušten rješenjima građanskog prava. U talijanskom pravu zakup broda regulira nekoliko odredbi Plovidbenog zakonika koje određuju pojam, oblik, prava, obveze i odgovornost stranaka. Sustav pravnih normi čine većinom dispozitivne odredbe, osim kogentne odredbe o obveznom pisanom obliku ugovora. Francusko pravo sadrži odredbe o brodarskom ugovoru za "goli brod" koji odgovara ugovoru o zakupu broda. Ovom ugovornom odnosu francusko pravo posvećuje tek jednu odredbu u Zakonu o brodarskim ugovorima i pomorskom prijevozu i nekoliko odredbi u podzakonskom aktu, Uredbi o brodarskim ugovorima i pomorskom prijevozu. Sve odredbe ovih pravnih izvora su dispozitivne. Francuski Zakon i Ured-

⁶⁴ Vidi primjere prema standardnom obrascu ugovora o zakupu BARECON 2001. Davis, M., str. 158–163.

⁶⁵ Ivošević, B., *Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (time charter)*, Institut za pomorstvo i turizam, Kotor, 1984., str. 124.

ba definiraju pojam ovog ugovora te prava i obveze stranaka. Pitanje odgovornosti ugovornih stranaka prepušteno je Građanskom zakoniku kao supsidijarnom izvoru. Oblik ugovora o zakupu broda izabrana prava kontinentalnog pravnog sustava normiraju na različit način. Talijansko pravo izričito određuje pisani oblik ugovora pod sankcijom ništetnosti, dok prema francuskom pravu stranke o sklopljenom ugovoru mogu zahtijevati sastavljanje pisane isprave. Prava i obveza stranaka ovih prava nekada kao da se nadopunjuju, iako se radi o odvojenim pravnim sustavima, neovisnim jedan od drugog. Nedostatak odredbi osjeća se kada je riječ o pitanju ugovorne odgovornosti stranaka. Talijanski Plovidbeni zakonik ovom pitanju posvećuje tek jednu odredbu, i to odredbu o odgovornosti zakupodavatelja za nesposobnost broda za plovidbu. Prema odredbi čl. 379. Plovidbenog zakonika zakupodavatelj odgovara za svaku štetu koja je posljedica nesposobnosti broda za plovidbu, osim ako dokaže da su posljedica skrivenih mana koje nije mogao otkriti dužnom pažnjom. Kada se radi o skrivenim manama, francuska Uredba u tom dijelu predviđa jedino obvezu zakupodavatelja o snošenju troškova popravka broda koji su posljedica skrivenih mana. Bez obzira što pitanje odgovornosti uređuje supsidijarni izvor, smatramo da bi izvor pomorskog prava ipak trebao uputiti i na rješenje ovog važnog pitanja ugovornog odnosa, kako upućuje izabrani pravni izvor talijanskog pomorskog prava.

U engleskom i američkom pravu ugovor o zakupu broda poznat je kao *charter by demise* ili *bareboat charter* i pripada skupini *charter* ugovora. Kada je riječ o pitanju pravnog uređenja zakupa broda razlike između engleskog i američkog prava nema. Na primjeru jednog i drugog prava, u nedostatku odredbi zakona, uređenje pravnih odnosa zakupa broda je u okviru *Common law*-a. Analizom rješenja engleske i američke prakse slijedili smo zakonske odredbe zakupa broda talijanskog i francuskog prava te na temelju predmeta koji se odnose na navedene aspekte ugovornog odnosa ukazali na rješenja sudske prakse, posebno u dijelu obveza ugovornih stranaka. Uvidom u predmete koji se odnose na ugovorna prava i obveze stranaka, utvrđena su sljedeća prava i obveze: zakupodavatelj je dužan zakupoprimaltelju predati brod sposoban za plovidbu i snositi određene troškove popravka broda, obično troškove popravka koji su posljedica više sile i skrivenih mana broda; zakupoprimaltelj ima pravo, ali i obvezu uporabe broda, plaćanja zakupnine u ugovorenom iznosu i roku te protekom ugovora vratiti brod u ugovorenom mjestu i stanju. Uz ove obveze stranke mogu ugovoriti i ostale, kao što je npr. osiguranje broda koje može biti obveza jedne ili druge ugovorne stranke, plaćanje provizije pomorskom agentu na teret zakupodavatelja, ako je isti sudjelovao u posredovanju kod sklapanja ugovora. Troškovi pogona broda najčešće se ugovaraju na trošak zakupoprimaltelja, kao i troškovi popravka nastalih redovitom uporabom broda.

Iz svega navedenog možemo utvrditi da je provedeno istraživanje pravnog uređenja zakupa broda izabranih pravnih sustava ukazalo na sličnost rješenja unutar

svakog pravnog sustava. Pravni institut zakupa broda u kontinentalnom pravu reguliran je pravnom obvezom sklapanja ugovora o zakupu broda u pisanom obliku, dok je unutar *Common Law-a* ugovor pravovaljan i ako je sklopljen u usmenom obliku. Smatramo da je sklapanje ugovora o zakupu broda u pisanom obliku potrebno iz razloga jasnog definiranja prava i obveza ugovornih stranaka te radi posljedica koje nastaju sklapanjem ovog ugovora (prijenosa posjeda broda i funkcije broдача s jedne na drugu ugovornu stranku). Vezano uz vrste ugovora o zakupu utvrđena je razlika između kontinentalnih pravnih sustava te engleske i američke prakse; talijansko i francusko pravo predviđa samo zakup broda bez posade, tzv. zakup "golog broda", dok engleska i američka praksa potvrđuju mogućnost davanja broda u zakup s posadom (*charter by demise* ili *demise charter*) i bez posade (*bareboat charter* ili *net charter*). Smatramo da bi u tom smislu kontinentalna prava trebala predvidjeti mogućnost zakupa broda i s posadom.

Uzmemo li u obzir da većinu pitanja zakupa broda stranke uređuju autonomno, zakonski okvir potreban je samo za ona pravna pitanja koja stranke ugovorom nisu uredile ili nisu dovoljno jasno formulirale, iz tog razloga, takovo pravno uređenje ovog ugovornog odnosa možemo smatrati zadovoljavajućim.

LITERATURA

1. Bulum, B., Klauzule u ugovorima o time charteru, *Poredbeno pomorsko pravo*, 45, 160, 2006.
2. Davis, M., *Bareboat Charters*, Lloyd's of London Press, London – Singapore, 2005.
3. Force, R., *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center, Tulane, 2004.
4. Gilmore, G., Black, C.L.Jr., *The Law of Admiralty*, The Foundation Press, Inc., Brooklyn, 1957.
5. Gordon, L., Ihre, R., *Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, Lloyd's of London Press, London – New York – Hamburg – Hong Kong, 1986.
6. Grabovac, I., Sistematika ugovora o iskorištavanju brodova – usporedna analiza, *Suvremeni promet*, 12, 2–3 (43–45), 1990.
7. Hardy Ivamy, R. H. (ed.), *Casebook on carriage by Sea*, 3rd ed, Lloyd's of London Press, London, 1977.
8. Ivošević, B., *Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (time charter)*, Institut za pomorstvo i turizam, Kotor, 1984., str. 124.
9. Ivošević, B., Ugovor o zakupu broda, *Zbornik Više pomorske škole*, Kotor, 5–6, 1978/79.
10. Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Ugovori o iskorištavanju brodova*, treća knjiga, 3. sv., Zagreb – Čakovec, 1984.

11. Katičić, N., *Zbornik rasprava Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1951.
12. Kendall, L.C., Buckley, J.J., *The Business of shipping*, 7th ed, Cornell Maritime Press, Centreville, Maryland, 2001.
13. Leopoldo T., *Codice della navigazione*, Nuova edizione aggiornata, Dott. A. Giuffrè editore, Milano, 1992.
14. Manca, P., *Studi di diritto della navigazione*, vol. II, Dott. A. Giuffrè editore, Milano, 1961.
15. Manca, P., *The Italian code of navigation*, Dott. A. Giuffrè editore, Milano, 1969.
16. Marin, J., Slot charter, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 56, Posebni broj, Zagreb, 2006.
17. Milošević Pujo, B., Ugovor o time charteru i ugovor o zakupu broda te njihov međusobni odnos, *Naše more*, Dubrovnik, 42, 1–2, 1995.
18. Mocatta, A., Mustill, M. J., Boyd, C. S., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 18/19th ed, Sweet & Maxwell, London, 1974/1984.
19. Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
20. Pejović, Č., Pravna priroda time chartera, *Uporedno pomorsko pravo*, 33, 1–2, Zagreb, 1991.
21. Rodière, R., *Traité general de droit maritime: Affrètements et transports*, Libraire Dalloz, Paris, t. I, 1967, str. 275.
22. Tetley, W., *International Maritime and Admiralty Law*, International Shipping Publications, Québec, 2002.
23. Vuković, A., Institut brodara: hrvatski pomorski brend ili relikv prošliosti, *Naše more*, Dubrovnik, 60, 5–6, 2013.
24. Wilford, M., Coghlin, T., Kimball, J.D., *Time Charters*, 4th ed, Lloyd's of London Press Ltd, London – New York – Hamburg – Hong Kong, 1995.
25. *Channel Island Ferriers Ltd v. Cenargo Navigation Ltd (The Rozel)* [1994] 2 Lloyd's Rep 161.
26. *Compania Sud Americana de Vapores v. Shipmair B.V. (The Teno)* [1977] Vol. 2 Lloyd's Rep.
27. *The Giuseppe di Vittorio* [1998] 1 Lloyd's Report, 136, str. 156.
28. *More OG Romsdal Fylkesbatar AS v. The Demise Charter of the Ship "Jutunheim" (The Jutunheim)* [2005] 1 Lloyd's Rep 181.
29. *Tenax Steamship Co. Ltd v. The Brimnes (The Brimnes)* [1972] 2 Lloyd's Rep 465.
30. *Tribunal de commerce de la Seine, Le Droit maritime français*, 5, 55, 1953, str. 412–413.
31. *Tribunale di Milano, Gabrielli e Barbagelate c. Haller & Cherchi e Valeri, Il Diritto marittimo*, Genova, 1951.
32. *Code Civil*: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070721>

33. *Codice della navigazione*: www.marinaio.it/CodicedellaNavigazione.htm
34. *Codice civile*: www.altalex.com/index.php?idnot=34794
35. *Loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*: <http://legofrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000694709>
36. *Decret sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068280&dateTexte=20100125>

Summary:

**THE LEGAL SYSTEM OF BAREBOAT CHARTER IN ITALIAN,
FRENCH, ENGLISH AND AMERICAN LAW**

The paper analyses the legal system of bareboat charter in Italian, French, English and American law. First, the position of bareboat charter in the systematisation of the contracts of employment of sea going vessels within the above countries' law systems will be determined. Legal solutions are examined through the analysis of the terminology of bareboat charter. The rights and obligations of the parties to the contract are listed, as well their contractual liability related thereto. Other specific provisions of the legal sources for bareboat charter of these countries are identified, e.g. the form and termination of bareboat charter. In conclusion, the similarities and differences of the observed law and legal systems regarding bareboat charter are determined. The analysis identifies specific solutions, whose differences are especially conspicuous when it comes to the legal system of bareboat charter in continental law and Common law.

Keywords: *contracts of employment of sea going vessels; bareboat charter; legal system of bareboat charter in continental law and Common law.*

