

Branka Milošević *

ISSN 0469 - 6255
(65-70)

UGOVOR O TIME CHARTERU I UGOVOR O ZAKUPU BRODA TE NJIHOV MEĐUSOBNI ODNOS

TIME CHARTER AND DEMISE CHARTER PARTY AND THEIR INTERRELATIONSHIP

UDK 347.794
Pregledni rad
Review

Sažetak

U tijeku razvoja pomorstva u pravnoj teoriji mijenjala su se stajališta s obzirom na pravnu prirodu ugovora o iskorištavanju brodova. U početku, kao jedan od bitnih elemenata takvih ugovora, isticano je fizičko iskorištavanje broda, odnosno broskog prostora, pa su najčešće promatrani kao ugovori o zakupu. Poslije se to shvaćanje napušta, pa se danas najveći broj tih ugovora smatra ugovorima o djelu. Budući da među ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova po svojem značaju brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod - time charter, zauzima posebno mjesto, u ovom je radu, u najkraćim crtama, obrađen taj ugovor i ugovor o zakupu broda zbog njihove međusobne sličnosti. Imajući u vidu da u praksi često dolazi do konfuzije i miješanja tih dvaju ugovora, u radu je posebno poklonjena pažnja razlika među njima.

U samom početku razvoja plovidbe kao gospodarske djelatnosti, funkcije brodovlasnika, zapovjednika i vlasnika tereta bile su sjedinjene u jednoj osobi. Poslije, razvoj pomorskog prava i uopće pomorstva dovodi do razdvajanja tih funkcija, pa s obzirom na to dolazi i do normiranja odgovarajućih odnosa. Razvijaju se novi načini iskorištavanja broda, osobito u gospodarskoj plovidbi, a posebno u prijevozu. Kao rezultat toga nastaju razni tipovi sadašnjih brodarskih ugovora u kojima se ponajviše vodi računa o tome tko preuzima obveze, odnosno tko je posjednik broda, a to znači: u prvi plan se postavlja stvarno raspolaganje brodom, posjedovanje broda, a ne njegovo vlasništvo. Posjednik broda, u ovom slučaju, poistovjećuje se s brodarom¹, tj. brodar je subjekt plovidbenog pothvata.

Dakle, brodar dolazi u prvi plan, a brodovlasnik se zapostavlja ako on nije ujedno i brodar.

Nova shvaćanja pogodovala su razvoju iskorištavanja pomorskih brodova, pa se u pomorskoj praksi stvara više vrsta ugovornih oblika kod nas poznatih pod nazivom "ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova". Danas je napušteno shvaćanje prema kojem se pomorski brodovi ekonomski iskorištavaju na osnovi jednoga, osnovnog ugovornog odnosa. Pomorskopravna znanost danas prihvaća činjenicu da se radi o više posebnih ugovora; doduše međusobno sličnih, ali i različitih, pa je prihvaćeno stajalište da je opravdano te ugovore izdvojiti i posebno zakonodavno regulirati. Naravno, u tijeku razvoja pomorstva, u pravnoj teoriji mijenjali su se i stavovi s obzirom na pravnu prirodu ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova. U početku, kao jedan od bitnih elemenata takvih ugovora, isticano je fizičko iskorištavanje broda, odnosno broskog prostora, pa su obično, ili najčešće oni promatrani kao ugovori o zakupu. Poslije se to shvaćanje napušta i danas se najveći broj tih ugovora smatra ugovorima o djelu, s tim što je također zadržan, i pravno razrađen i definiran, pomorskopravni zakup broda.

Naša pravna teorija pravi razliku između ugovora o djelu i ugovora o zakupu, pa, polazeći s tog stajališta, naš Zakon² sve ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova dijeli na dvije osnovne vrste: ugovore o pomorskom plovidbenom poslu (*locatio operis*) i ugovore o zakupu broda (*locatio rei*). Pod ugovorima o pomorskim plovidbenim poslovima podrazumijevaju se ugovori o prijevozu stvari morem, ugovori o prijevozu putnika, ugovori o tegljenju ili potiskivanju morem i ugovori koji se odnose na druge plovidbene poslove. U pomorskim plovidbenim poslovima najvažniji su ugovori o prijevozu stvari morem, pa s obzirom na to zakonodavac tim ugovorima posvećuje posebnu

* Dr. Branka Milošević
Pomorski fakultet Dubrovnik
Dubrovnik

odredbu u kojoj ističe "da se ugovorom o prijevozu stvari brodar obvezuje prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza platiti vozarinu". Iz toga proizlazi da se ugovor odnosi na prijevoz brodom, tj. da je riječ o plovidbenom poslu i da ugovor mora biti naplatan. Ukoliko ugovor nije naplatan, odnosno ako je to besplatni prijevoz, u tom se slučaju ne bi primjenjivale odredbe Zakona o prijevozu stvari, već opća načela obveznog prava.³

Ugovori o prijevozu stvari morem dijele se u dvije osnovne skupine: brodarske ugovore i vozaarske ugovore. Kod brodarskih ugovora glavni predmet ugovaranja je brod, tj. ugovara se prijevoz stvari određenim brodom, odnosno brodskim prostorom. Međutim, kod vozaarskih ugovora osnova ugovaranja je prijevoz tereta bilo kojim brodom, dakle umjesto ugovorenoga brodskog prostora bitno je da se preveze teret bilo kojim brodom, tj. teret je bitan element ugovora.

U svakom slučaju bitna karakteristika ovih ugovora je identična, naime, i kod brodarskih i kod vozaarskih ugovora prevozi se određeni teret, a razlika je, kako smo već obrazložili, u tome da se kod prvih ugovora brod, a kod drugih prijevoz pojedinih stvari bez obzira na to kojim će se brodom one prevesti. Ovdje treba napomenuti da se jednim brodom prijevoz stvari može obaviti na osnovi brodarskog ugovora, tj. razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom, a ujedno i na osnovi vozaarskog ugovora.

Postojanje brodarskog ugovora ne veže se s ugovaranjem cijelog broda, pa se s obzirom na to brodarski ugovori mogu zaključivati za cijeli brod, za njegov razmjerni dio i za određeni brodski prostor.

Brodarski ugovori glede trajanja ugovora mogu se zaključivati za jedno ili više putovanja ("brodarski ugovor na putovanje" - engl. *voyage charter*) ili na određeno vrijeme ("brodarski ugovor na vrijeme" - eng. *time charter*). Bitna razlika između tih ugovora ogleda se u tome što kod prvih ugovor traje onoliko vremena koliko je potrebno da se završi ugovoreno putovanje ili više ugovorenih putovanja, a kod ugovora na vrijeme trajanje ugovora utvrđeno je unaprijed samim ugovorom. Dakle, kod brodarskog ugovora na putovanje relevantno je ugovoreno putovanje ili više njih, a ne trajanje samih putovanja, iako u praksi ugovorom može biti određeno putovanje i njegovo trajanje. Kod brodarskog ugovora na vrijeme naručitelj se koristi ugovorenim brodom za obavljanje pojedinih putovanja, naravno za vrijeme trajanja ugovora, što znači da je kod tih ugovora relevantno ugovoreno vrijeme, a ne broj putovanja u tom vremenu.

Slobodno se može reći da je jedan od osnovnih oblika ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova brodarski ugovor na vrijeme, koji se u praksi obično zaključuje za cijeli brod, a u svjetskoj je pomorskoj praksi poznat pod nazivom *time charter*. Naziv je talijanskog porijekla i potječe od naziva *carta partita* za pismeni dokument sastavljen na jednom listu papira i

dva istovjetna teksta, po jedan za vlasnika broda i naručitelja prijevoza.⁴

Međutim, budući da su u svijetu u uporabi oblici brodarskih ugovora na engleskom jeziku, to smo i mi za ove ugovore prihvatili engleski naziv *charter-ugovori*, pa se taj naziv u svakodnevnom poslovnom jeziku udomaćio.

Englesko pravo poznaje tri vrste tih ugovora: "*charter by demise*", "*time charter*" i "*voyage charter*", dok je pomorsko-vozaarski ugovor poznat pod nazivom "*Bill of Lading contract*".⁵

Time charter i *voyage charter* u hrvatskom pravu odgovaraju brodarskim ugovorima, i to prvi brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod, a drugi brodarskom ugovoru na putovanje dok je *charter by demise* ugovor o zakupu.

U pravnoj teoriji različita su mišljenja o pitanju pojma brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod - *time chartera*. Neki smatraju da se *time charter* ne može svrstati u prijevozne ugovore, odnosno da nije ugovor o prijevozu bez obzira na to što se na osnovi njega posredno obavlja prijevoz. To gledište temelji se na činjenici da se njegovim odredbama ne regulira izvršenje prijevoza već odnosi glede brodareva davanja broda na raspolaganja naručitelju i međusobna prava i obveze u vezi s tim korišćenjem broda za vrijeme trajanja ugovora. U prošlosti *time charter* je smatran ugovorom o zakupu broda. Takvo stajalište zauzima i danas određeni broj zemalja. Međutim, danas se u gotovo svim vodećim pomorskim zemljama svijeta ugovor o *time charteru* smatra ugovorom o djelu. Istina, kad je riječ o djelu različita su mišljenja. Neki smatraju da se radi o izvršenju djela plovidbe (talijansko pravo), a drugi stoje na stajalištu da je to izvršenje prijevoza. To stajalište zauzima i naša pravna teorija. Tako profesor Jakaša konstatira da brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod ima sljedeće bitne karakteristike: "a) to je ugovor o prijevozu; b) zaključuje se između brodar i naručitelja; c) zaključuje se na određeno vrijeme; d) zapovjednik broda dužan je izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda; e) brodar ne odgovara naručitelju za obveze što ih je zapovjednik broda preuzeo u izvršenju posebnih naloga naručitelja; f) s obzirom na to što je to ugovor o prijevozu stvari, brodar ne odgovara za štetu nastalu zbog radnji ili propusta zapovjednika broda i drugih članova posade u plovidbi i rukovanju brodom".⁶

Važno je napomenuti da se ta dva gledišta bitno razlikuju. Naime, ukoliko bi se prihvatilo stajalište da brodar izvršava samo djelo plovidbe, onda on praktički ne bi imao funkciju prijevoznika, već bi ta funkcija prešla na naručitelja, pa bi brodar u tom slučaju odgovarao samo za spobnost broda za plovidbu, a odgovornost za izvršenje prijevoza tereta ležala bi na prijevozniku, odnosno, ako je izdana teretnica, odgovarao bi izdavatelj teretnice. Međutim, praksa svih ostalih zemalja smatra (za razliku od shvaćanja talijanskog prava) nelogičnim da brodar može

obavljati samo djelo plovidbe jer je notorna činjenica da obveza izvršenja prijevoza ostaje na brodaru s obzirom na to da su kod ugovora o *time charteru* zapovjednik broda i posada broda u službi brodaru. Dakle, brodar ne nudi samo djelo plovidbe već djelo stručnog i profesionalnog izvršenja prijevoza.⁷

Točno je da odredbe ugovora o *time charteru* upućuju na razmišljanje je li riječ o ugovoru o zakupu ili je to doista ugovor na vrijeme za cijeli brod. Ipak, i teorija i praksa potvrđuje da se ugovor na vrijeme za cijeli brod - *time charter* - ima smatrati ugovorom o prijevozu, što je sistematizacijom našeg prava i prihvaćeno. U svakom slučaju, nećemo pogriješiti ako kažemo da je *time charter* takav ugovor kojim brodar stavlja brod na raspolaganje naručitelju, i to za određeni vremenski period, s tim što naručitelj u tom vremenu ima pravo brod iskorištavati za svoj račun, naravno u granicama ugovorenih obveza.⁸ Za to vrijeme, odnosno za vrijeme trajanja ugovora, naručitelj je dužan osim plaćanja ugovorene vozarine opskrbljivati brod o svom trošku pogonskim gorivom i mazivom, vodom potrebnom za pogonske strojeve broda i druge strojne uređaje broda, te plaćati lučke i plovidbene naknade. Nasuprot tomu, brodar je dužan da brod preda sposoban za plovidbu i da se za vrijeme trajanje ugovora stara da zapovjednik broda zajedno s posadom izvršavaju naloge naručitelja, u granicama ugovora i prema namjeni broda, te da vodi računa o tome da se plovidbeni pothvat uspješno obavi.

Primjenjujući odredbu ugovora na vrijeme za cijeli brod kojom je naručitelj ovlašten izdavati naloge zapovjedniku broda u granicama ugovora i prema namjeni broda, naručitelj ne može odrediti putovanje koje bi izložilo brod ili posadu opasnosti što se u vrijeme zaključenja ugovora nije mogla predvidjeti, kao ni putovanje za koje se ne može očekivati da se obavi bez znatnijeg prekoračenja vremena zaključenoga u ugovoru. Kad već govorimo o prekoračenju vremena za koje je ugovor zaključen valja napomenuti da je u prekoračenju vremena reisperuke broda naručitelj dužan za vrijeme prekoračenja isplatiti brodaru dvostruku vozarinu, s obzirom na to da je to našim Zakonom propisano. Doduše, u drugim zemljama ta praksa nije uobičajena, pa je i to jedna od razlika između ugovora o zakupu i ugovora na vrijeme za cijeli brod - *time chartera*. Jednako tako treba reći da naše pravo polazi od pretpostavke da se vozarina ne plaća u slučaju smetnji u izvršenju brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod pod uvjetom da smetnje nisu nastale krivicom naručitelja, odnosno da nisu nastale pri izvršenju njegovih naloga. Obveza plaćanja vozarine u pojedinim okolnostima isključuje se izričitim odredbama samog ugovora, pa se u praksi s takvim odredbama susrećemo u svim formularima ovakvih ugovora. Te odredbe poznate su kao *off-hire* klauzule. Korišćenjem prava obustave plaćanja vozarine naručitelj ne gubi pravo da zahtijeva eventualnu naknadu štete ukoliko postoji osnove za njezinu

naknadu, tj. ako je do smetnja u izvršenju brodarskog ugovora došlo krivicom druge ugovorene strane, tj. brodaru. Dalje, osim prava na naknadu štete naručitelj ima pravo zahtijevati produženje vremena trajanja ugovora za onoliko vremena koliko je brod bio *off-hire*. U slučaju da *off-hire* period suviše dugo traje naručitelj stječe pravo da zahtijeva i raskid ugovora.

Prema odredbama našeg Zakona brodarski ugovori na vrijeme za cijeli brod - *time charter* i brodarski ugovori na više putovanja moraju se zaključivati u pismenog obliku, pa s obzirom na to spomenuti ugovori koji nisu sastavljeni u pismenom obliku nemaju pravni učinak i smatraju se ništavima.

Imajući u vidu da se brodarski ugovori na vrijeme za cijeli brod - *time charteri* - najčešće zaključuju u cilju da se brodom koristi tako da njime naručitelj obavlja komercijalnu funkciju prevoznika, i na taj način zarađuje na razlici u vozarini, osvrnut ćemo se u kratkim crtama na pravo naručitelja da tako ugovoreni brod može ugovarati s trećim osobama, a radi prijevoza stvari tih osoba. Naime, naš Zakon normira da naručitelj iz brodarskog ugovora o pomorskoj plovidbi može ugovoriti s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor. Analiza ovih ugovora zahtijevala bi veći prostor, a inače bi izlazila iz okvira ovog rada. Reći ćemo samo ukoliko da se zaključenjem takvih ugovora (u praksi se nazivaju potprijevozni engl. *subcharter* ugovori) stvaraju tri posebna odnosa. Naime, radi se: a) odnosu brodaru prema naručitelju; b) odnosu naručitelja prema osobi s kojom zaključi ugovor o prijevozu i c) odnosu brodaru prema osobi s kojom je naručitelj zaključio potprijevozni ugovor, tj. prema podnaručitelju. Još da kažemo kako za obveze koje proizlaze iz tako zaključenog ugovora (potprijevoznog ugovora) prema trećim osobama odgovara i brodar prema propisima, primjena kojih se ne može sporazumom stranaka isključiti i prema uvjetima uobičajenima za takvu vrstu prijevoza. Ukoliko se tim ugovorom povećavaju obveze brodaru u odnosu prema osnovnom ugovoru, onda za tako povećane obveze naručitelj odgovara brodaru. Međutim, ukoliko je podnaručitelju bio poznat osnovni brodarski ugovor, onda brodar odgovara podnaručitelju u granicama osnovnog ugovora i pravnih propisa primjena koji se ne može isključiti sporazumom stranaka.

Na početku ovog rada rekli smo da naša pravna teorija pravi razliku između ugovora o djelu i ugovora o zakupu, pa ćemo u izlaganju pokušati obraditi ugovor o zakupu broda s osvrtnom na razlike između tog ugovora i brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod - *time chartera* - imajući u vidu da je ovaj posljednji ugovor o djelu. U pravnoj teoriji razlikovanje ugovora o *time charteru* i ugovora o zakupu broda je raščišćeno. Međutim, u praksi dolazi do nedoumica radi li se o *time charteru* ili ugovoru o zakupu s obzirom na to da se u pomorskoj praksi za te ugovore upotrebljavaju formulacije kojih je terminologija gotovo identična, od-

nosno, točnije rečeno, čak se u tim formularima upotrebljavaju termini primjereniji ugovoru o zakupu nego brodarskom ugovoru. Stoga, se ne rijetko događa da je veoma teško utvrditi radi li se o ugovoru o zakupu ili *time charteru*. Imajući to u vidu Zakon određuje da "u slučaju sumnje da li je zaključen ugovor o zakupu broda ili brodarski ugovor, smatra se da je zaključen brodarski ugovor." (čl. 677.).

Prema zakonskoj odredbi "ugovorom o zakupu broda, zakupodavatelj daje zakupoprimaltelju brod na upotrebu, uz plaćanje zakupnine, radi obavljanja plovidbene djelatnosti." (čl. 671.). Znači, prenosi se detencija broda sa zakupodavatelja na zakupoprimaltelja, pa suglasno tome zaključenjem ugovora o zakupu svojstvo brodar broda prenosi se na zakupoprimaltelja.¹⁰ Prijenosom svojstva brodar na zakupoprimaltelja praktički dok ugovor traje, zakupodavatelj ostaje samo golo vlasništvo na brodu uz pravo na zakupninu.

Ugovorom o zakupu zakupoprimaltelj postaje privredni i plovidbeni poduzetnik, dakle brodar koji se u našoj pomorsko-pravnoj literaturi označava kao pomorski vlasnik broda.¹¹

Za obveze koje nastaju iskorištavanjem broda u zakupu zakupodavatelj odgovara samo stvarno - pravno na temelju instituta privilegija.¹²

Jednako tako vrijedno je napomenuti kako je u Zakonu istaknuto da se brod daje, odnosno uzima u zakup samo radi plovidbene djelatnosti pa je to uvjet da se ugovor o zakupu može smatrati ugovorom o zakupu pomorskog, odnosno plovidbenog prava. U svim drugim slučajevima kada se brod daje u zakup u neke druge neplovidbene svrhe (na primjer da služi kao skladište, restoran i sl.) riječ je o zakupu u smislu građanskog prava, pa se za takav zakup primjenjuju odgovarajuće odredbe Zakona o obveznim odnosima.

Ugovor o zakupu broda strogo je formalan ugovor pa po našem pravu mora biti zaključen u pisanom obliku (čl. 672. st. 1., st.2.). Inače, u protivnom, ne proizvodi nikakav pravni učinak i smatra se ništavim. Sadržaj ugovora nije propisan. Međutim, da bi on bio valjan, treba sadržavati bitne elemente bez kojih se bilo koji ugovor ne može smatrati ugovorom. To znači da bi ugovor o zakupu morao sadržavati minimum podataka, tj. imena stranaka, ime broda, vrijeme za koje se brod daje u zakup, iznos zakupnine, datum zaključenja ugovora i potpis stranaka. Inače, u pomorskoj praksi ovi se ugovori zaključuju na tipnim formularima koji sadrže sve bitne elemente ugovora, a poznati su pod nazivom *Charter by demise* i *Bareboat charter*.

Kod ugovora o zakupu broda osnovna je obveza zakupodavatelja da brod prema zakupoprimaltelju sposoban za plovidbu, odnosno u stanju da se može iskorištavati prema ugovorenoj namjeni, a to znači da ispunjava sve uvjet koji se traže prilikom utvrđivanja sposobnosti broda. U protivnom, snosi on odgovornost za štetu nastalu zbog nesposobnosti broda za plovidbu.

Ako nije drukčije ugovoreno, brod se predaje bez posade. Ovdje, međutim, valja napomenuti da su zapovjednik broda i brodska posada odgovorni zakupoprimaltelju s obzirom na to da je ovaj ugovorom o zakupu postao novi brodar.

Zakupodavateljeva je obveza, ukoliko nije drukčije ugovoreno, da osigura brod. Troškove pregleda broda prilikom predaje snosi zakupodavatelj. Zakupodavatelj ne snosi troškove koji nastanu u okviru redovnog iskorištavanja. Međutim, troškovi popravka broda za mane koje su postojale u vrijeme predaje broda zakupoprimaltelju, padaju na teret zakupodavatelja bez obzira na to je li riječ o vidljivim ili nevidljivim manama. Međutim, treba reći da, ukoliko su mane bile vidljive, zakupodavatelj je dužan zakupoprimaltelju nadoknaditi i štetu koja je zbog tih mana nastala. U svakom slučaju, na zakupodavatelju je da dokazuje kako se mane nisu mogle otkriti pažnjom urednog brodar. Dakle, za stanje broda zakupodavatelj odgovara po načelu pretpostavljene krivnje.¹³

Glede obveza zakupoprimaltelja treba odmah reći da je njegova osnovna obveza da brod iskorištava suglasno ugovoru i da za to korištenje plaća zakupninu. Naravno, zakupoprimaltelj je također u obvezi da vrati brod nakon isteka ugovora o zakupu. U protivnom snosit će posljedice, odnosno za prekoračeno vrijeme bit će dužan platiti dvostruku zakupninu.

Ako je zakupoprimaltelj kriv za zakašnjenje u vraćanju broda, odgovara zakupodavatelju i za svaku eventualnu štetu iznad visine dvostruke zakupnine za prekoračeno vrijeme. Zakupoprimaltelj snosi i troškove pogona broda, tj. troškove posade uključivši i plaće, zatim goriva, maziva, vode, lučke pristojbe, troškove slagača (štivadura), troškove čišćenja skladišta, troškove tegljenja i pilotaže, troškove po zahtjevima za gubitke i štete na teretu i sve ostale poslovne troškove, odnosno troškove poslovanja koji nastaju pri korištenju broda. Svakako, zakupoprimalteljeva je obveza i da redovito održava brod za vrijeme trajanja ugovora o zakupu. Dakako, zakupoprimaltelj je u obvezi da se brodom koji je uzeo u zakup koristi za vlastite potrebe pa ga ne može davati u podzakup ukoliko prethodno ne osigura suglasnost zakupodavatelja. Prema zakonskoj odredbi ta suglasnost, odnosno pristanak, mora biti dana u pisanom obliku. Zakup broda u nekim elementima ima bitne razlike u odnosu prema brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod - *time charter* - pa, a imajući u vidu bit tih razlika, u daljnjem izlaganju pokušat ćemo to pitanje obraditi. Naime, osnovna i bitna razlika između ugovora na vrijeme za cijeli brod, odnosno *time chartera*, i ugovora o zakupu broda ogleda se u tome što ugovorom o *time charteru* dolazi do razdvajanja nautičko-tehničke funkcije brodar i njegove komercijalne funkcije. Naime, u ovom ugovoru brodar zadržava nautičko-tehničku funkciju, a komercijalna funkcija prelazi na naručitelja. Znači, vlasnik ne gubi svojstvo brodar već jedino jednu od njegovih funkcija prenosi na naručitelja. Međutim, kod

ugovora o zakupu funkcija broдача u cjelini prelazi sa zakupodavatelja na zakupoprimaltelja pa on postaje broдар broда uzetoga u zakup, odnosno, može se slobodno reći, postaje vlasnik *pro tempore*. Dalje, ugovor o *time charteru* obvezuje broдача da održava brod sposobnim za plovidbu za vrijeme trajanja ugovora dok kod ugovora o zakupu ta obveza postoji samo do trenutka predaje broда zakupoprimaltelja, kada tu obvezu on preuzima, s obzirom na to da je svojstvo broдача preneseno na njega.

Troškovi tekućeg održavanja broда kod ugovora o *time charteru* raspoređuju se na broдача i naručitelja ovisno o njihovim funkcijama. Naime, održavanje broда u nautičko-tehničkom smislu pada na teret broдача, a troškovi komercijalne eksploatacije terete naručitelja. Pri ugovoru o zakupu ti troškovi terete zakupoprimaltelja izuzevši vanredne popravke i one izazvane višom silom, koji padaju na teret zakupodavatelja.

Pitanje iskorištavanja broда u broдарskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod - *time chartera* - riješeno je na taj način da se naručitelj brodom koristi za vlastite potrebe s tim što ima pravo s trećom osobom zaključiti podbroдарski ugovor bez prethodne suglasnosti broдаревe, što je u praksi inače uobičajeno. Međutim, kod ugovora o zakupu prema izričitoj Zakonskoj odredbi brod se može dati u podzakup jedino na temelju pismena pristanka zakupodavatelja (čl. 685.). U slučaju dobivanja nagrade za spašavanje i pružanje pomoći na moru kod ugovora o *time charteru* nagrada se dijeli na jednake dijelove između broдача i naručitelja, dok pri ugovoru o zakupu ta nagrada na osnovi zakonske odredbe u cjelini pripada zakupoprimaltelju. Glede položaja zapovjednika broда i brodske posade bitna je razlika između tih ugovora. Naime, kod broдарskog ugovora na vrijeme za cijeli brod - *time chartera* - zapovjednik i brodska posada ostaju u radnom odnosu s broдаром, s tim što je zapovjednik broда obavezan izvršavati naloge naručitelja ukoliko oni proizlaze iz njegove komercijalne funkcije. Kod ugovora o zakupu, a imajući u vidu da je na zakupoprimaltelja preneseno svojstvo broдача, zapovjednik i brodska posada postaju službenici zakupoprimaltelja, pa su s obzirom na to uvijek i u svim svojim funkcijama odgovorni zakupoprimaltelju.

ZAKLJUČAK CONCLUSION

Iz svega izloženoga da se zaključiti da među ugovorima o iskorištavanju pomorskih brođova po svom značaju broдарski ugovor na vrijeme za cijeli brod - *time charter* zauzima posebno mjesto. Naše pravo i sudska praksa smatraju ga ugovorom o prijevozu stvari morem, iako, imajući na umu da se na osnovi njega zapravo iznajmljuje brod ili broдski prostor, ne bi se baš sa sigurnošću moglo reći da je "čisti" ugovor o

prijevozu. U svakom slučaju, polazeći od toga da je iskorištavanje broда gotovo u cijelosti vezano za prijevoz stvari morem i da se na osnovi *time chartera* praktički posredno obavlja prijevoz robe, ne može se ni prigovoriti gledištu koje smatra da je *time charter* ugovor o prijevozu stvari morem. U svakom slučaju, neće se pogriješiti ako se kaže da je *time charter* ugovor kojim broдар stavlja brod na raspolaganje naručitelju, i to za određeni period vremena, s tim što naručitelj u tom vremenu ima pravo brod iskorištavati za svoj račun, naravno, u granicama ugovorenih obveza.

Budući da u praksi često dolazi do konfuzija i miješanja ugovora o *time charteru* s ugovorom o zakupu broда, u radu smo posebno poklonili pozornost razlikama među njima, pa s obzirom na to može se zaključiti da su doista to dva različita ugovora. Naime, osnovna i bitna razlika između ugovora na vrijeme za cijeli brod - *time chartera* - i ugovora o zakupu broда ogleda se u tome što ugovorom o *time charteru* dolazi do razdvajanja nautičko-tehničke i komercijalne funkcije broдача. Kod ovog ugovora broдар zadržava nautičko-tehničku funkciju dok komercijalna funkcija prelazi na naručitelja, pa u tom slučaju vlasnik ne gubi svojstvo broдача već jedino jednu od njegovih funkcija prenosi na naručitelja. Međutim, u ugovoru o zakupu funkcija broдача u cjelini prelazi sa zakupodavatelje na zakupoprimaltelja, pa on postaje broдар zakupljenog broда, dakle, može se slobodno reći, postaje vlasnik *pro tempore*. Dalje, ugovor o *time charteru* obvezuje broдача da održava sposobnost broда za plovidbu, a u ugovoru o zakupu ta obveza postoji samo do trenutka predaje broда zakupoprimaltelju kad tu obvezu on preuzima, s obzirom na to da je svojstvo broдача preneseno na njega. Daljnja bitna razlika sastoji se u tome što je po ugovoru o *time charteru* naručitelj ovlašten da može samostalno odlučivati glede daljnjeg ugovaranja broда s trećim osobama, a u ugovoru o zakupu to on neće moći, odnosno to ne može jer mu je za to potrebna prethodna suglasnost zakupodavatelja. Osim drugih manje bitnih razlika na kraju upućujemo i na bitnu razliku u položaju zapovjednika i brodske posade. Naime, u ugovoru o *time charteru* zapovjednik i brodska posada ostaju u radnom odnosu s broдаром, a u ugovoru o zakupu zapovjednik i brodska posada postaju službenici zakupoprimaltelja (jer je na njega preneseno svojstvo broдача), pa su u svim svojim funkcijama odgovorni zakupoprimaltelju.

BILJEŠKE REFERENCES

¹ Broдар jest fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broда nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je broдар osoba koja je u upisnik broдача upisana kao vlasnik broда (čl. 5. t. 26.)

² Novi pomorski zakonik derogirao je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (N.N. 53/91) u dijelu u kojem se odnosi na pomorsku plovidbu (čl. 1053 st. 1. t. 3)

³ Vidi Ivo Grabovac, Pomorsko pravo, Zagreb, str. 84.

⁴ Borislav Ivošević, Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, Kotor, 1984, str. 12

⁵ Scrutton, Charterparties and Bills of Lading sixteenth edition, London, 1955, cit. u: B. Ivošević, op. cit. str. 12

⁶ Branko Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, treća knjiga, ugovori o iskorištavanju brodova, Zagreb, 1980, str. 14-15

⁷ Borislav Ivošević, op. cit. str. 16 - 17

⁸ N. Katičić, Ugovori o iskorištavanju brodova na moru, Zagreb, 1951, str. 11

⁹ Borislav Ivošević, op. cit. str. 112.

¹⁰ Branko Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb 1979, str. 308 - 309

¹¹ V. Brajković, Problemi brođara i njegove odgovornosti, de iure condendo, ugovori o iskorištavanju brodova na moru, Zagreb 1979, str. 308

¹² Branko Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb 1979, str. 308

¹³ Branko Jakaša, op. cit. str. 310

LITERATURA

LITERATURE

1. Borislav Ivošević, Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, Kotor, 1984.

2. Branko Jakaša, Sistem plovidbenog prava, treća knjiga, ugovori o iskorištavanju brodova, Zagreb, 1980.

3. N. Katičić, Ugovori o iskorištavanju brodova na moru, Zagreb 1951.

4. Branko Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb 1979.

5. V. Brajković, Problem brođara i njegove odgovornosti, de iure condendo, ugovori o iskorištavanju brodova na moru, Zagreb 1951.

6. E. Dworski, Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, Rijeka 1964.

Rukopis primljen: 6. 4. 1995.

7. I. Grabovac, Pomorsko pravo, Zagreb 1993.

8. Gavro Badovinac, Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodoava Zagreb 1961.

9. Ljerka Mintas - Hodak, Novi Pomorski zakonik, Pomorski zbornik, Rijeka 1993.

TIME CHARTER AND DEMISE CHARTER PARTY AND THEIR INTERRELATIONSHIP

Summary

During the process of the development of the seafaring in legal theory, various approaches in relation to the nature of the charter parties have been changed. In the beginning as an essential element of those charters the physical exploitation of the vessel i.e. the vessel space was pointed out, so they were considered as demise charters. Later on, this approach was given up, so today the major part of these charter parties is considered to be a fixed term contract. Since the time charters party is the most important among the charter parties this paper has discussed in brief charter party and demise charter party due to their interacting similarities. Bearing in mind the fact those two charter parties are usually confused and mistaken the paper paid special attention to the differences between them.



JADROPLOV LTD

SPLIT - sjedište:

21000 Split-Hrvatska,
Obala Kneza Branimira 16, P.P. 511
Telex: 26117, 26339, 26138
Fax: 021/342 198, 302 631, 302 705
Tel: 021/302 666, 355 333

RIJEKA

51000 Rijeka-Hrvatska
Riva 16, P.P. 117
Telex: 24117
Fax: 051/214 373
Tel: 051/213 838, 332 918

ZAGREB - podružnica:

10000 Zagreb-Hrvatska, Vukovarska 271
Tel./Fax: 01/611 19 71, 611 63 54
Tel: 01/611 44 00 (2341)

LJUBLJANA - predstavništvo:

61000 Ljubljana-Slovenija, Dunajska 21/4
Tel: 061/327 479, Fax: 061/328 792

SARAJEVO - predstavništvo:

71000 Sarajevo-Bosna i Hercegovina
Branilaca grada 13, Tel./Fax: 071/663 378

Pružamo redovite prijevoznike usluge za sljedeća odredišta:

1. HRVATSKA / SLOVENIJA - CANADA & US MID WEST i obratno
 2. JADRAN - CRVENO MORE / ISTOČNA I JUŽNA AFRIKA
 3. SLOBODNA PLOVIDBA (TRAMP SERVIS)
- OPERATOR U INTERMODALNOM PRIJEVOZU
- "SPLIT SHIP MANAGEMENT" - TEHNIČKO KADROVSKI POSLOVI

