

Time charter i njegova definicija

Ivo Grabovac, Split

Jedan od osnovnih oblika ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova — »time charter« — nije po svojoj pravnoj naravi i pravnim posljedicama bio shvaćen kao jedinstveni tip ugovora. Pomutnju pravnog pojma »time chartera« izazvala su raznolika tumačenja u pravnoj teoriji i zakonodavnoj praksi.

U Engleskoj se rano razvio prijevozni posao pomoću tuđeg broda. Uz poduzetnika vlasnika broda, brodom se može služiti i nevladnik, koji je ipak poduzetnik prijevoza. Ugovorom može se uzimaocu broda dati potpuna uprava broda, a može mu se priznati samo pravo da se brodom služi ostavljajući davaocu čitavu upravu ili određeni dio. Davalac broda je ostao prijevozni poduzetnik, a uzimalac traži u skladu s ugovorom, izvršenje prijevoza i služi se uslugama, organizacijom i sredstvima davaoca za prijevoz svojih stvari ili stvari trećih. Ugovor predaje broda na potpunu upravu uzimaoca sklapa se po prirodi posla na određeno vrijeme. Ukoliko se na vrijeme sklapa i onaj drugi tip ugovora (gdje davalac ostaje poduzetnik), tada se površnom ocjenom daje zaključiti, da spomenuti tipovi ugovora sadržavaju slična obilježja. Naziv »time charter« ustalio se tako u pomorskoj trgovini označujući takve ugovore, u kojima uzimalac broda stječe pravo raspolaganja broda za određeno vrijeme u prijevozne svrhe. Međutim pravna priroda oba tipa ugovora na vrijeme različita je u bitnim postavkama: prvi je tip ugovor o upotrebi (locatio rei, locatio navis), a drugi tipičan ugovor o djelu (locatio operis). Zamršenost pojma »time chartera« uzrokovala je svakojaka tumačenja u literaturi i zakonskim tekstovima. Niz pokušaja objašnjavanja i konstrukcija pravne naravi ovog tipa ugovora izazvali su zbrku i mnoge poteškoće u pravilnoj sistematizaciji ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova.

Njemački trgovački zakon poznaje pomorski prijevozni ugovor kao ugovor o prijevozu stvari morem (locatio operis). Ne pravi razliku odnosio se taj prijevoz upotrebom cijelog broda, alikvotnog dijela broda, određenog broskog prostora, ili na prijevoz pojedinih stvari. Zakon nema odredaba o uporabnom tipu ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova. Ovakvom tipu ugovora, izostavljenom u tekstu zakona, odredit će ipak nauka i sudska praksa posebno mjesto u sklopu sistema pomorskog prava. Zakonik trgovačke plovidbe SSSR govori o ustupu broda na određeno vrijeme radi prijevoza tereta, putnika itd. Čl. 122 određuje, da je davalac broda dužan predati brod u stanju sposobnom za plovidbu, opremljen i popunjen posadom, održavati brod u ispravnom stanju i plaćati izdržavanje brodske posadi. Zakon ne govori o davanju na upotrebu golog broda (opremljenog, ali bez posade — poznat kao »time charter by demise«). Talijanski »Codice della navigazione« od 1942. jasnom sistematikom i logičkim rasporedom materije rasvijetlio je mnoge nejasnoće, koje su se u zakonodavstvu i literaturi gomilale objašnjavajući pravnu narav tipova ugovora o iskorištavanju brodova. Talijanski zakon poznaje: »locazione« — tipični ugovor o davanju broda na upotrebu (ugovor locatio navis), zatim »noleggio« i »trasporto« kao ugovore o djelu (locatio operis). Pojam plovidbenog poduzetnika (noleggiante) i voza (vettore) i postavljanje razlika između plovidbenog i prijevoznog pothvata umnogome je olakšalo diferenciranje između raznih, a često i na oko srodnih, tipova ugovora. Kod »locazione« odlučna je činjenica predaja posjeda broda uporabprimcu, kojom on postaje poduzetnik plovidbenog pothvata. Kod »noleggio« kao tipa ugovora o djelu, davalac broda ostaje plovidbeni poduzetnik, a uzimalac može izravno i u svoje ime zaključiti prijevozne ugovore s trećim osobama. Uzimalac vrši prijevoz, on je vozar (vettore), a sredstvo prijevoza i organizaciju plovid-

be stavlja mu na raspoloženje davalac. Davalac omogućuje plovidbu a uzimalac će izvršavati prijevoze ostvarujući svrhu plovidbe. »Noleggio a tempo« odgovarao bi »time charteru« tipa locatio operis. Njemački pisci ubrajaju pod nazivom »time charter« ugovore o prijevozu na određeno vrijeme, gdje naručitelj koristi određeni brodski prostor. U francuskoj nauci »time charter« se često smatra kao ugovor o upotrebi broda, koji je opremljen posadom.

Pojam »demise charter«, naime uporabne pogodbe u kojoj davalac predaje brod bez posade, također je stvarao teškoće u odnosu na »time charter« kako su neki nazivali takav ugovor pri kojem članovi posade ostaju namještenici davaoca. Nije se vodilo računa, da je esencijalno pitanje razgraničenja pojedinih tipova ugovora »na vrijeme« uporabni, zakupni odnosno prijevozni elemenat u ugovornim odnosima i ovlaštenjima. »Demise« i »time charter« u osnovi su jednake pravne naravi ukoliko je prijevozno poduzetništvo prešlo na uzimaoca broda, uporabprimca, koji će kao brodar imati upravu i posjed broda, koji raspolaže radom posade i snosi odgovornost za taj rad, bez obzira da li su oni namještenici njegovi ili suprotne stranke. Dakle, u ovom slučaju »time charter« ima uporabni karakter (locatio rei). Nasuprot, naziv »time charter« se upotrebljava i kod ugovora, u kojima davalac ostaje poduzetnik, brodar, onaj koji preuzima obavezu izvršenja djela plovidbe, a primalac izvršava prijevoz svoje ili tuđe robe, pa u granicama sklopljenog ugovora može čak davati naređenja posadi radi izvršenja prijevoznog puta. Dok se u prvom slučaju govori o uporabnom obliku »time chartera«, u drugom — radi razlikovanja — o prijevoznom tipu »time chartera« (prijevozni ugovor na vrijeme cijelim brodom za razliku od »voyage charter« — prijevozni ugovor na putovanje).

Naš zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova uspio je koristeći se dosadašnjim iskustvima terminološki diferencirati pojmove i iznijeti pretpostavke u objašnjenju tipova ugovora.

Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova jesu ugovori o pomorskom plovidbenom poslu i ugovori o zakupu broda. Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu su: ugovor o prijevozu stvari morem, ugovor o prijevozu putnika morem, ugovor o tegljenju i ugovori koji se odnose na druge plovidbene poslove. Ugovorom o prijevozu stvari morem može se zaključiti prijevoz stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom (brodarski ugovor), kao i prijevoz pojedinih stvari (pomorski vozaški ugovor). Brodarski ugovor može se zaključiti za jedno ili više putovanja (brodarski ugovor na putovanje) ili za određeno vrijeme (brodarski ugovor na vrijeme). Naš zakon slično talijanskom »Codice della navigazione« razlikuje tip ugovora, gdje plovidbeni pothvat vrši davalac, a prijevozni pothvat primalac, naručitelj (brodarski ugovor, tal. noleggjo), i tip ugovora gdje prijevozni poduzetnik preuzima prijevoz bez učešća naručitelja u pothvatu plovidbe odnosno prijevoza (pomorski vozaški ugovor, tal. trasporto). Također i ugovor o zakupu (tal. locazione) naš zakon tretira odvojeno u dijelu III-em. U zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova ne dopušta se stvaranje nikakvih sumnji razlikovanju pogodbe locatio navis i locatio operis. Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod tipični je ugovor u djelu (locatio operis), u kojem je zapovjednik broda dužan izvršavati naloge naručioca u granicama ugovora i prema namjeni broda. U čl. 83 brodarskog ugovora na vrijeme cijelim brodom naručitelj je dužan, osim plaćanja vozarine, na svoj trošak opskrbljivati brod pogonskim gorivom, mazivom i vodom za stroj i pomoćne uređaje broda, te je dužan plaćati lučke i plovidbene naknade.

Davalac broda dat će brod sposoban za plovidbu, voditi će kontrolu da li posada izvršava naloge naručitelja u granicama ugovora i svojom organizacijom, iskustvom i umijećem u svemu doprinijeti uspješnom rezultatu plovidbenog pothvata. Ovdje, dakle, imamo sva obilježja t. zv. prijevoznog tipa ugovora »time charter«. Naziv »time charter« — radi isključenja bilo kakve sumnje o pravnoj naravi ovog tipa ugovora — treba upotrebljavati jedino ukoliko je zaključen broderski ugovor na vrijeme cijelim brodom. Englezi se često služe opisnim pojmom prijevoznog i uporabnog tipa »time charter«. Naš zakon je t. zv. prijevozni tip »time chartera« identificirao s broderskim ugovorom na vrijeme (tal. noleggio a tempo), dajući mu sve karakteristike ugovora o djelu. U glavi trećoj tretira ugovor o zakupu broda kao bitno različit od ugovora o pomorskom plovidbenom poslu. Naš ugovor o zakupu (tal. locazione) u osnovi je isti kao i t. zv. uporabni tip »time chartera«. Razgraničenje pojma »time chartera« ukazalo se kao neophodno, jer se u pojedinim situacijama pod istim nazivom skrivaju sadržajni oblici pravno sasna različitih ugovora. Zakon nije u materiji ugovora o zakupu postavio nikakvu diferenciju između — da tako nazovemo klasičnog uporabnog tipa »time chartera« i »demise chartera« t. j. da li je brod, koji će uporabnim kao poduzetnik koristiti, opremljen posadom ili nije. Ovakvo je stanovište pravilno, jer faktično u pravima i obavezama odnosno ovlaštenjima plovidbenog poduzetnika, uporabimca, zakupca nema nikakvih novih kvalitativnih momenata. »Ako se daje u zakup brod popunjen posadom, posada je dužna izvršavati naloge zakupca. Zakupac ima pravo mijenjati posadu« (čl. 120).

Mnoge dodirne tačke između t. zv. prijevoznog i uporabnog tipa »time charter«, odnosno između broderskog ugovora na vrijeme (cijelim brodom) i zakupa, često su razlogom da se ova u osnovi dva različita tipa ugovora poistovjetuju, isprepliču i konačno eventualno tretiraju kao podvrste jedan drugoga. Kod broderskog ugovora na vrijeme poduzetničku funkciju zadržava davalac

broda (noleggiante tal. prava), a zakupnim ugovorom predaje se brod bez učešća zakupodavca u upotrebi broda i pothvatu plovidbe. Zakupodavac ne može biti plovidbeni poduzetnik, jer je to pravo stekao ugovorom o zakupu i preuzimanjem broda u zakup čl. 116: »Ugovorom o zakupu broda u smislu ovog zakona, zakupodavac daje zakupcu određeni brod na upotrebu uz plaćanje zakupnine, radi vršenja pomorske plovidbene djelatnosti«.

Spomenut ćemo — pored bitne opisane razlike — još neke relativne tačke razgraničenja broderskog ugovora na vrijeme i zakupnog ugovora na određeno ili neodređeno vrijeme (čl. 123 predviđa mogućnost zaključenja ugovora o zakupu na jedno ili više putovanja).

Ugovor o zakupu broda mora biti sastavljen pismeno, jer u protivnom neće imati pravni učinak. Ugovor o zakupu zaključen na određeno vrijeme može se produžiti samo pismenim sporazumom, a na neodređeno vrijeme mora se otkazati pismeno najkasnije 3 mjeseca unaprijed. Nagrada za spasavanje i pružanje pomoći zakupljenim brodom za vrijeme trajanja ugovora o zakupu pripada zakupcu. Kod broderskog ugovora nagrada se dijeli na jednake dijelove između brodera i naručioca. Zakupac može dati brod u podzakup samo na osnovu pismenog pristanka zakupodavca. U praksi može biti dvojbeno da li je zaključen broderski ugovor ili ugovor o zakupu. Opseg prava daju partnera, naročito položaj i ovlaštenja uzimaoca i davaoca broda u odnosu na brod, organizacija plovidbe i pravo davanja naloga posadi, a također i pismena forma ugovora — sve ove okolnosti i momenti mogu u nejasnim slučajevima pokazati put raščišćavanju spornih pojmova. Ukoliko se sumnja nikako ne može odkloniti »držati se, da je zaključen broderski ugovor«. Tako se naš zakon u dubioznom slučaju priklonio broderskom ugovoru kao redovitijem i tipičnijem ugovoru u pomorskoj trgovini, dakle »time charteru« koji naziv nas treba upućivati samo na prijevozni oblik ugovora o iskoništavanju pomorskih brodova.