

PRAVNA PRIRODA TIME CHARTERA

Časlav Pejović
redoviti profesor
Pravnog fakulteta, Titograd

UDK 347.795.794.
izvorni znanstveni rad

U ovom članku obrađen je problem pravne prirode time chartera u teoriji i međunarodnoj pomorskoj praksi, uz poseban osvrt na problem time chartera u jugoslovenskom Zakonu.

Autor najprije iznosi najvažnija svojstva time chartera. U nastavku je ukazano na problem različitosti sistematizacije ugovora o iskorišćavanju brodova u nacionalnim pravima. Nakon toga se iznose različita shvatanja o pravnoj prirodi time chartera u teoriji, prema kojima se time charter treba smatrati ili ugovorom o prevozu ili ugovorom o zakupu. Autor pokušava da u nastavku dokaže da je time charter različit od oba ova ugovora, te da se radi o autonomnom ugovoru. U posljednjem dijelu članka ukazano je na probleme koji postoje u Zakonu u vezi s time charterom.

UVOD

Pravna priroda time chartera je jedno od najkomplikovanijih i najdelikatnijih pitanja u pomorskom pravu. Rješenja ovog problema ostaju sporna i diskutabilna u većini nacionalnih prava. Vrlo je teško odrediti pravnu prirodu time chartera i u pravnoj teoriji postoje brojna i raznovrsna tumačenja ovog problema.

U ovom radu najprije će biti ukazano na bitna svojstva time chartera, posebno na ona koja su od značaja za određivanje njegove pravne prirode, zatim će biti prikazana različitost sistematizacije ugovora o iskorišćavanju brodova u nacionalnim pravima, kao i razlike u tumačenju pravne prirode time chartera, a nakon toga pokušaćemo da na osnovu određenih kriterijuma damo svoje mišljenje o pravnoj prirodi time chartera. Na kraju će biti ukazano na neke probleme u jugoslovenskom Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi koji su u vezi s pravnom prirodom time chartera.

I. OSNOVNA SVOJSTVA TIME CHARTERA

Time charter se pojavio u XIX vijeku kao rezultat činjenice da naručilac ponekad treba brod za određeno vrijeme za prevoz svog tereta, ili češće da bi u ulozu vozara prevezio teret trećih osoba. Time charter se koristi kada naručilac želi da koristi brod za određeno vrijeme bez sticanja svojine na brodu i bez preuzimanja odgovornosti za plovidbu.

Time charter nije regulisan međunarodnim konvencijama, niti se na time charter primjenjuje Briselska konvencija o teretnici, budući da je ova konvencija ograničila svoju primjenu na ugovore o prevozu za koje je izdata teretnica. Takođe, veliki broj nacionalnih prava nije regulisao time charter.¹ Da bi se riješio problem nedostatka regulacije time chartera, praksa je stvorila standardne formulare za time charter. Najpoznatiji među njima su BALTIME (Uniform Time Charter) kojeg je sačinio BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) 1939. i New York Produce Exchange Time Charter (NYPE), prvi put usvojen 1913. i docnije mijenjan i dopunjavan 1921, 1931, 1946 i 1981. Pored ovih formulara u praksi se koriste i brojni drugi formulari. Tako se u tankerskoj plovidbi koristi formular Tanker Time Charter Party, a neke kompanije imaju sopstvene formulare, kao npr. Esso-time 1969. Svi ovi formulari sadrže određene standardne uslove koji se imaju primjenjivati na sve ugovore zaključene na osnovu tih formulara, tako da stranke jedino trebaju unijeti podatke koji se tiču konkretnog ugovora. Međutim, ovi formulari se ne mogu smatrati adhezionim ugovorima, jer stranke mogu mijenjati uslove sadržane u formularima time chartera, ili pak ugovarati uslove koji nijesu sadržani u tim formularima.

U time charteru vlasnik broda ima generalnu obavezu da naručilcu da na korišćenje brod koji je u potpunosti opremljen i sposoban za plovidbu, da upravlja plovidbom i da preko svog zapovjednika i posade izvršava naloge naručilca koji su u vezi s komercijalnim iskorišćavanjem broda. Vlasnik broda je dužan da u ugovoreno vrijeme i u ugovorenoj luci preda na korišćenje naručilcu brod koji treba biti u potpunosti opremljen i osposobljen za plovidbu. Vlasnik broda je dužan da preda naručilcu brod zajedno s zapovjednikom i posadom i da snosi sve troškove za zapovjednika i posadu, uključujući tu njihove plate. Vlasnik broda, također, plaća za osiguranje broda i sve uobičajene troškove koji su u vezi s održavanjem broda. Vlasnik broda je dužan da za vrijeme trajanja ugovora s dužnom pažnjom održava brod u stanju sposobnom za plovidbu i da upravlja plovidbom, a prema naručilcu je odgovoran za ukrcaj, slaganje, čuvanje i iskrcaj tereta.

Specifičnost time chartera koja ga razlikuje od ostalih ugovora o iskorišćavanju broda jeste da u time charteru postoji podjela upravljanja brodom između vlasnika broda koji vrši navigaciono upravljanje i naručilca koji vrši komercijalno upravljanje brodom. Naručilac može koristiti brod za prevoz sopstvenog tereta, ili za prevoz tereta trećih osoba uz naknadu, ili

¹ Odredbe o time charteru sadrže francuski, italijanski, skandinavski, sovjetski i jugoslovenski zakoni.

brod može dati u podčarter trećim osobama. Tako, naručilac se može javiti u različitim svojstvima: kao naručilac u time charteru, kao vozač u ugovoru o prevozu i kao vlasnik broda u podčarteru. Naručilac ima slobodu komercijalnog iskorišćavanja broda u granicama određenim time charterom i može slobodno određivati koji teret će se prevoziti i u koje luke će brod ići. Vlasnik broda nema pravo da se miješa u komercijalno iskorišćavanje broda, sem ako bi naručilac svojim naredbama doveo u opasnost brod ili posadu, kao npr. ako bi naručilac dao nalog zapovjedniku da s brodom uplovi u neku nesigurnu luku. Moglo bi se reći da naručilac upravlja operacijama koje brod treba izvršiti, dok vlasnik broda upravlja načinom na koji će te operacije biti izvršene. Budući da postoji podjela upravljanja brodom između vlasnika broda i naručilca, treba postojati i podjela rizika i troškova. Dok vlasnik broda, kao što je gore navedeno, snosi uobičajene rizike i troškove u vezi s davanjem broda na korišćenje naručilcu i obezbjeđivanjem vršenja prevoza, naručilac snosi troškove i rizike koji proizilaze iz komercijalnog iskorišćavanja broda, kao npr. troškovi za gorivo, vodu, lučke usluge, tegljenje, pilotažu, agencijske usluge, ukrcaj, iskrcaj itd.

Jedna od najvažnijih odredbi za određivanje pravne prirode time chartera sadržana je u tzv. »employment« klauzuli (čl. 9 u BALTIME i čl. 8 u NYPE formularima). Ovom klauzulom je predviđeno da je zapovjednik dužan izvršavati naloge naručilca koji su u vezi s komercijalnim iskorišćavanjem broda. Zapovjednik, a preko njega vlasnik broda, dužan je da izvršava naloge i naredbe naručilca u vezi s teretom koji se treba krcati na brod, putovanjima koja se trebaju brodom izvršiti i tereticama koje treba potpisati. »Employment« klauzula predstavlja, u stvari, instrument koji omogućuje naručilcu da komercijalno iskorišćava brod. S obzirom da ova klauzula predstavlja jedan od ključnih elemenata za određivanje pravne prirode time chartera, u daljem tekstu biće podrobnije objašnjena.

II. SISTEMATIZACIJA UGOVORA O ISKORIŠĆAVANJU BRODA

U prvom periodu razvoja pomorskih prevoza ugovori o iskorišćavanju broda nijesu postojali. To je bilo vrijeme kad je jedna osoba ujedno bila vlasnik tereta, vlasnik broda i zapovjednik. Tek kada je brod prestao da bude jedino instrumenat za razmjenu dobara i kad se prevoz tereta odvojio od trgovine i razvio u posebnu djelatnost koja podrazumijeva prevoz tuđe robe za naknadu, stvoreni su uslovi za nastanak ugovora o iskorišćavanju brodova.

U načelu, brod se za prevoz tereta može koristiti na razne načine.²

a) vlasnik broda može koristiti brod za prevoz sopstvenog tereta;

b) vlasnik broda može dati brod u zakup, kao što se u zakup daje svaka druga stvar;

² Rodière, *Traité General de Droit Maritime — Affrètements et Transports*, Paris 1967, I, No. 1.

c) vlasnik broda može brod dati na korišćenje drugoj osobi za određeno putovanje ili na određeno vrijeme, ujedno pružajući toj osobi profesionalne usluge u vezi s vršenjem prevoza;

d) vlasnik broda, ili osoba na koju je on prenio pravo korišćenja broda, može vršiti prevoz tereta trećih osoba.

Izuzev u prvom slučaju, u svim ostalim slučajevima se zaključuju ugovori na osnovu kojih se regulišu prava i obaveze stranaka. Ugovori o iskorišćavanju brodova javljaju se u različitim pravnim oblicima i pitanje sistematizacije tih ugovora je jedno od najsloženijih i najviše raspravljanih pitanja u pomorskom pravu.

Svi ugovori o iskorišćavanju broda imaju korijene u Rimskom pravu.³ U osnovi, postoje dvije osnovne grupe ugovora: *locatio navis* i *locatio operis*. *Locatio navis* ugovori, koji u našoj terminologiji odgovaraju ugovoru o zakupu broda, podrazumijevaju ugovore kojima vlasnik broda daje zakupcu na korišćenje brod ne preuzimajući nikakve obaveze u vezi sa samim korišćenjem broda od strane zakupca. *Locatio operis* ugovori, koji u našoj terminologiji odgovaraju ugovoru o djelu, podrazumijevaju ugovore kod kojih stranka koja raspolaže brodom preuzima obavezu da obezbijedi rezultat djela koje je preuzeo da izvrši. Međutim, ovako jednostavna podjela nije dovoljna da zadovolji kompleksnost odnosa koja se javlja kod ugovora o iskorišćavanju brodova. U teoriji je učinjeno više pokušaja da se dođe do odgovarajuće klasifikacije ugovora o iskorišćavanju brodova, među kojim je posebno interesantna klasifikacija Abbotta, na koju se poziva i kontinentalna teorija.⁴ Prema ovoj klasifikaciji postoje tri grupe ugovora:

- 1) *locatio navis*, davanje u zakup broda;
- 2) *locatio navis e operarum magistri et nauticorum*, davanje na korišćenje broda zajedno sa zapovjednikom i posadom;
- 3) *locatio operis vehendarum mercium*, prevoz tereta trećih osoba.

Pravna priroda ugovora prve i treće grupe je jasna. Ugovori prve grupe su ugovori o zakupu broda, dok su ugovori treće grupe ugovori o prevozu stvari. Problemi se javljaju u drugoj grupi koja je specifična za pomorsko pravo. U praksi ovi ugovori su poznati kao ugovori o čarteru koji obuhvataju razne tipove ugovora koji se među sobom značajno razlikuju po sadržaju prava i obaveza stranaka i po pravnoj prirodi.⁵ Praksa poznaje tri os-

³ O ovome v. Dominedo, *Sistema dei contratti di utilizzazione della nave*, Milano 1937, str. 12—19.

⁴ Abbott, *Law of Merchant's Ships and Seamen*, 14th. ed. London 1901, str. 61. Na ovu klasifikaciju se, između ostalih, pozivaju Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, Torino 1930, II, No. 193, Danjon, *Traité General de Droit Maritime*, Paris 1926, II, No. 744, Smeesters-Winkelmoelen, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, Bruxelles 1929, No. 276, Wüstendörfer, *Studien zur Modernen Entwicklung des Seefrachtvertrags*, Dresden 1905, I, str. 170, Graziani, *Il Time Charter*, Napoli 1923, No. 3.

⁵ U stvari, radi se o tzv. »affreightment« ugovoru koji u angloameričkom pravu označava ugovor kojim vlasnik broda iznajmljuje brod ili dio broda u cilju prevoza (Black's Law Dictionary, 5th ed. St. Paul min. 1979, str. 56). Ovi ugovori su poznati kao »charter« ugovori, budući da se najčešće zaključuju na osnovu čarter partije.

novne vrste ugovora o čarteru: demise charter, time charter i voyage charter. Demise charter, koji se često naziva bareboat charter, po svojim svojstvima odgovara ugovoru o zakupu broda, tako da stvarno spada u *locatio navis* ugovore. Time charter je jednako kao demise charter ugovor o korišćenju broda na određeno vrijeme, ali za razliku od demise chartera u time charteru vlasnik broda zadržava posjed na brodu i navigaciono upravljanje brodom. Kod voyage chartera se ugovara korišćenje broda za određeno putovanje, a posjed na brodu i upravljanje brodom su u cjelosti u rukama vlasnika broda.

Nacionalna prava nijesu, nažalost, sistematizovala ugovore o iskorišćavanju brodova na isti način. U zemljama Common Law-a sistematizacija ugovora se bazira na praksi, dok se u zemljama kontinentalnog prava sistematizacija bazira na zakonima, pri čemu među zakonima postoje značajne razlike u pogledu načina na koji je izvršena sistematizacija ugovora.

Englesko i američko pravo, bolje reći praksa, poznaje dvije osnovne kategorije ugovora o iskorišćavanju brodova: »charter contracts« i »contracts of carriage in a general ship«.⁶ »Charter« ugovori se dijele u dvije grupe: »charter by demise« i »charter not by demise«. U okviru »charter not by demise« ugovora postoje dvije vrste ugovora: »time charter« i »voyage charter«. »Carriage in a general ship« ugovor po svojim svojstvima odgovara ugovoru o prevozu i obično se vrši na osnovu teretnice.

Francusko pravo je, u suštini, izvršilo sistematizaciju ugovora koja je identična angloameričkoj, s tom razlikom da se francuska sistematizacija ugovora bazira na zakonu. Prema Zakonu iz 1966. postoje dvije osnovne kategorije ugovora: »affrètement« i »transport«.⁷ Affrètement ugovori obuhvataju tri grupe ugovora: »affrètement coque nue«, koji odgovara demise charteru i predstavlja u stvari ugovor o zakupu. »affrètement à temps«, koji odgovara time charteru i »affrètement au voyage« koji odgovara voyage charteru. »Transport« ugovor odgovara »contract in a general ship« ugovoru, što znači da ima svojstvo ugovora o prevozu. Treba napomenuti da »affreightment« ugovor engleskog prava nije identičan »affrètement« ugovoru francuskog prava, budući da se »affreightment« odnosi i na ugovore o prevozu, dok je »affrètement« ograničen na čarter ugovore. U vezi s time charterom treba naglasiti da je francuski Zakon jedini napravio distinkciju između nautičkog i komercijalnog upravljanja.

Italijansko pravo je nešto drugačije od francuskog. Prema Zakonu iz 1942. postoje tri grupe ugovora: »locatio« koji odgovara ugovoru o zakupu,

⁶ Scrutton, *On Charterparties and Bills of Lading*, 19th. ed. London 1984, No. 1, Carver, *Carriage by Sea*, 13th ed. London 1982, No. 25, Gilmore & Black, *The Law of Admiralty*, 2nd. ed. Mineola, N.Y. 1975, str. 193, Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, St. Paul Min. 1987, str. 381.

⁷ Prema Rodière (*Affrètements et transports*, I, No. 15), »L'affrètement concerne un navire. Le contrat de transport concerne une cargaison«. Sam naziv ove knjige ukazuje na razliku koja se u francuskom pravu pravi između ove dvije kategorije ugovora. U tom smislu, Remond-Goilloud, *Droit Maritime*, Paris 1988, No. 461

»noleggjo« koji odgovara ugovoru o čarteru i »trasporto« koji odgovara ugovoru o prevozu. »Noleggio« ugovor obuhvata dva tipa ugovora — »noleggjo a tempo« koji odgovara time charteru i »noleggjo a viaggio« koji odgovara voyage charteru.⁸

Njemački Trgovački zakonik polazi od opšte kategorije ugovora o prevozu »Frachtvertrag«, koji se može zaključiti kao »Raumvertrag« kod kojeg se ugovara prevoz tereta cijelim brodom ili dijelom broda ili kao »Stückgutvertrag« kod kojeg se ugovara prevoz pojedinih stvari. Zakonik ne predviđa izričito postojanje posebnih oblika čartera u okviru »Raumvertrag« ugovora, ali praksa poznaje »Zeitcharter« koji odgovara time charteru i »Reisecharter« koji odgovara voyage charteru. Zakonik ne sadrži odredbe o ugovoru o zakupu broda.⁹ Sistematizaciju ugovora po uzoru na njemački Zakonik sadrže grčki i japanski zakoni.

Skandinavski zakoni ugovore o iskorišćavanju ugovora dijele na ugovore o čarteru i ugovore o prevozu. Ugovori o čarteru su u zakonu podijeljeni na time charter i voyage charter. Zakoni ne regulišu ugovor o zakupu broda. Sličnu sistematizaciju sadrže holandski i poljski zakoni.

Sovjetski Zakon iz 1968. ugovore o iskorišćavanju brodova dijeli na ugovor o prevozu i time charter. Zakon ne predviđa postojanje ugovora o zakupu broda, a s obzirom da odredbe o time charteru nijesu dovoljno precizne, postoji rizik miješanja ova dva ugovora.

Jugoslovenski Zakon ugovore o iskorišćavanju broda dijeli na ugovore o zakupu i ugovore o pomorskom plovidbenom poslu. Svi ugovori koji se odnose na prevoz tereta svrstani su u ugovor o prevozu stvari. Ovi ugovori se dijele na brodarske ugovore koji odgovaraju ugovoru o čarteru i vozarske ugovore koji odgovaraju ugovoru o prevozu. Brodarski ugovori se dijele na brodarske ugovore na putovanje koji odgovaraju voyage charteru i brodarske ugovore na vrijeme koji odgovaraju time charteru.

III. PROBLEM PRAVNE PRIRODE TIME CHARTERA U TEORIJI

Pravna priroda time chartera je jedno od pitanja o kojem je pravna teorija vrlo često raspravljala, ali o kojem do dana današnjeg nije postignuta saglasnost mišljenja. Jedino teorija Common Law zemalja ne poklanja pažnju ovom problemu i isključivu pažnju posvećuje praktičnim problemima ne opterećujući se teorijskim. S druge strane, teorija kontinentalnog prava poklonila je veliku pažnju pravnoj prirodi time chartera, najčešće, ali ne uvijek, naslanjajući se na sistematizaciju ugovora sadržanoj u zakonima.

Postojeći stavovi teorije o pravnoj prirodi time chartera uglavnom pokušavaju da na osnovu nekih sličnosti s postojećim klasičnim ugovorima

⁸ Za koncepciju italijanskog Zakona v. Dominedo, *Sistema dei contratti della utilizzazione della nave*, Milano 1937.

⁹ Za koncepciju njemačkog Zakonika v. Capelle, *Die Frachtvertrag in Rechtsvergleichender Darstellung*, Rostock 1940.

time charter svrstavaju u neki od tih ugovora, što je razumljivo s obzirom na čvrsto oslanjanje kontinentalnog prava na tradiciju Rimskog prava. Teorija, uglavnom, smatra da je time charter ili ugovor o prevozu ili ugovor o zakupu, odnosno varijanta ugovora o zakupu, argumentujući svoje stavove određenim elementima time chartera koji postoje i kod ugovora o prevozu, odnosno ugovora o zakupu.¹⁰

IV. KRITERIJUMI ZA ODREĐIVANJE PRAVNE PRIRODE TIME CHARTERA

Da bi se mogla odrediti pravna priroda time chartera, prva stvar koju treba uraditi jeste pronaći najpogodnije kriterijume na osnovu kojih se mogu prikupiti informacije potrebne za konstrukciju njegove pravne prirode. Kako se u teoriji time charter najčešće svrstava ili u ugovor o zakupu ili u ugovor o prevozu, smatramo da je najbolji način za određivanje pravne prirode time chartera upoređivanje onih elemenata time chartera koji predstavljaju do-dirne tačke s ugovorom o zakupu i ugovorom o prevozu.

1) Razlike između time chartera i ugovora o zakupu

Time charter je ugovor koji se razvio iz ugovora o zakupu i još uvijek ima brojne sličnosti s ovim ugovorom. U time charteru vlasnik broda je dužan da naručiocu preda brod sposoban za plovidbu, dok naručilac ima pravo da brod koristi za određeno vrijeme za koje vlasniku broda plaća ugovorenu naknadu i dužan je da nakon isteka vremena određenog ugovorom brod vrati vlasniku. Po ovim svojstvima, time charter je veoma sličan ugovoru o zakupu (v. čl. 569 i čl. 585 ZOO). Međutim, između ova dva ugovora postoje određene različitosti koje se mogu razotkriti upoređivanjem određenih elemenata po kojima se ova dva ugovora razlikuju, kao što su karakter prava na korišćenje broda, posjed na brodu i položaj zapovjednika i posade u time charteru. Radi podsjećanja, kod ugovora o zakupu broda zakupac ima puno pravo korišćenja broda, posjed na brodu i zapovjednik i posada su njegovi službenici.

Jedan od bitnih elemenata time chartera jeste obaveza vlasnika broda da prenese pravo korišćenja na brodu na naručioca za određeno vrijeme.

¹⁰ Za time charter kao ugovor o zakupu, odnosno varijantu ugovora o zakupu: Graziani, *ibidem*, No. 6, Brunetti, *ibidem*, III/1, No. 388, Rodière, *ibidem*, No. 139, Chauveau, *Traité General de Droit Maritime*, Paris 1958, No. 665, Wüstendörfer, *ibidem*, str. 171, Ishii, *Kaishoho*, Tokyo 1964, str. 17, Tanikawa, *Teikiyosen keyaku no hoteki kosei*, *Hogaku Kyokai* (1955) vol. 27, 6, str. 607, Kawamata, *Teikiyosen keyaku no seishitsu*, *Juristo* (1977), vol. 55, str. 133. Za time charter kao ugovor o prevozu: Ripert, *Droit Maritime*, Paris 1952, II, No. 1380, Toda, *Kaishoho*, Tokyo 1979, str. 114. Jugoslovenska teorija, pod utjecajem rješenja u Zakonu, smatra da je time charter vrsta ugovora o prevozu. U tom smislu, Katičić, *Ugovori o iskorištavanju brodova na moru*, Zagreb 1951, Brajković, *Pomorsko pravo*, Zagreb 1950, str. 181, Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, *Ugovori o iskorištavanju brodova*, Zagreb 1980, I, No. 11. Ivošević je doveo u sumnju ovaj stav, iako se nije izričito izjasnio o tome kakvu pravnu prirodu ima time charter — v. Ivošević, *Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (Time Charter)*, Kotor 1984, str. 18—19.

Međutim, stavljanje broda na raspolaganje naručiocu u time charteru se razlikuje od davanja broda u zakup budući da je pravo korišćenja broda koje ima naručilac ograničeno. Naručilac ima pravo da brod koristi, ali je to pravo ograničeno na komercijalno iskorišćavanje broda, dok vlasnik broda zadržava navigaciono upravljanje brodom. Kod ugovora o zakupu broda vlasnik broda predaje zakupcu brod na potpuno samostalno upravljanje i korišćenje, što znači da zakupac vrši i komercijalno i navigaciono upravljanje. U ugovoru o zakupu je moguće da samo jedan dio stvari bude izdat u zakup, ali pravo zakupca da zakupljenu stvar koristi ne može biti parcijalno niti ograničeno.

Što se tiče posjeda na brodu, za razliku od ugovora o zakupu broda u time charteru se posjed na brodu ne prenosi. Teorija je jedinstvena u pogledu toga da u time charteru vlasnik broda preko zapovjednika i posade ima posjed na brodu.¹¹ Vlasnik broda zadržava posjed na brodu iako je njegovo pravo posjeda ograničeno time što je na naručioca prenio pravo komercijalnog iskorišćavanja broda. Za postojanje prava posjeda potrebno je da budu ispunjena dva uslova: da stvar bude u fizičkom posjedu držaoca (*corpus*) i da on ima volju da stvar drži kao svoju (*animus rem sibi habendi*). U time charteru naručilac jedino ima pravo da brod koristi za svoje ekonomske interese i da u tom cilju daje naloge zapovjedniku i posadi, a to je nešto sasvim različito od prava posjeda na brodu. Ipak, objektivnosti radi treba reći da elemenat posjeda sam ne bi bio dovoljan da se napravi razlika s ugovorom o zakupu, jer kod ugovora o zakupu nije neophodno da se posjed na stvari prenese na zakupca, već je dovoljno da je zakupac stavljen u položaj da može koristiti stvar.¹² Prenos posjeda na stvari nije obavezni već samo uobičajeni elemenat ugovora o zakupu.

Kod time chartera vlasnik broda ima obavezu da na korišćenje naručiocu brod zajedno s zapovjednikom i posadom. Kod ugovora o zakupu postoje dvije varijante: brod se može dati u zakup bez zapovjednika i posade (»bareboat charter«) ili zajedno sa zapovjednikom i posadom. Razliku između time chartera i ugovora o zakupu je posebno teško napraviti u slučaju da se brod daje u zakup zajedno sa zapovjednikom i posadom. Kod ugovora o zakupu zapovjednik i posada su uvijek službenici zakupca. Razlika između time chartera i ugovora o zakupu može se napraviti ako se dokaže da u time charteru zapovjednik i posada ostaju službenici vlasniku broda.

Da bi se ustanovilo čiji su službenici zapovjednik i posada u time charteru, treba pažljivo pogledati klauzule čarter partija jer od uslova sadržanih u tim klauzulama zavisi odgovor na pitanje da li su zapovjednik i posada službenici vlasnika broda ili naručioca. Formulari čarter partija predviđaju

¹¹ Carver, ibidem, No. 636, Chauveau, ibidem, No. 665, Dominedò, ibidem, str. 91, Manca, *Studi di diritto della navigazione*, Milano 1961, str. 65, Schoenbaum, ibidem, str. 382.

¹² Papeenheim *Handbuch des Seerecht*, Leipzig 1918, I, str. 91. Dworski smatra da kod ugovora o zakupu zakupac ne stiče posjed na stvari već jedino postaje posjednik prava korišćenja na stvari (Dworski, *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*, Rijeka 1967, II, str. 222).

da vlasnik broda plaća zapovjednika i posadu (čl. 3 BALTIME i čl. 1 NYPE). Međutim, zapovjednik je dužan da izvršava naloge i naredbe naručioca u vezi s komercijalnim iskorišćavanjem broda (čl. 9 BALTIME i čl. 8 NYPE). Ako bi naručilac imao razloga da bude nezadovoljan radom zapovjednika i posade, on može uputiti prigovor vlasniku broda koji je jedini ovlašćen da ih smijeni i imenuje novog zapovjednika i posadu (čl. 9 Baltime i čl. 9 NYPE). Već na osnovu ovih odredbi može se ustanoviti razlika između time chartera i ugovora o zakupu. U ugovoru o zakupu zapovjednik i posada jesu službenici zakupca koji ih imenuje i plaća i jedino njegove naloge su dužni izvršavati. S druge strane, u time charteru zapovjednik i posada ostaju službenici vlasnika broda koji ih plaća i koji ih jedino može smijeniti i oni su jedino dužni izvršavati one naloge naručioca koji se odnose na komercijalno iskorišćavanje broda.

Činjenica da su zapovjednik i posada dužni izvršavati naloge naručioca često unosi zabunu stvarajući privid da se u stvari radi o službenicima naručioca. Zato treba razjasniti to da zapovjednik i posada u time charteru ne postaju službenici naručioca, već su jedino dužni na temelju »employment« klauzule izvršavati njegove naloge koji se odnose na »korišćenje, zastupanje i ostale aranžmane«. ¹³ Budući da je komercijalno upravljanje prenjeto na naručioca, razumljivo je da se na njega prenosi dio naredbodavne vlasti u odnosu na zapovjednika i posadu, koji su dužni izvršavati njegove naloge i naredbe koji ne prelaze granice postavljene ugovorom. Međutim, treba biti jasno da zapovjednik i posada izvršavaju naloge naručioca ne kao njegovi službenici, već kao službenici vlasnika broda. Zapovjednik i posada izvršavajući naloge naručioca u stvari izvršavaju obavezu koju je vlasnik broda preuzeo u time charter ugovoru s naručiocem. Odredba u »employment« klauzuli da će zapovjednik potpisati teretnicu koju prezentira naručilac predstavlja, u stvari, dio ugovora između vlasnika broda i naručioca, i za povredu ove naredbe naručiocu ne odgovara zapovjednik već vlasnik broda. Iako zapovjednik izdaje teretnicu u ulozi agenta naručioca, u izvršenju ove obaveze on stvarno djeluje kao službenik vlasnika broda. Naručilac ne daje zapovjedniku ovlašćenje da potpiše teretnicu već jedino nalog da to učini, a ovlašćenje zapovjedniku može dati jedino njegov nalogodavac, a to je vlasnik broda. Naručilac na osnovu time chartera pribavlja pravo da daje naloge zapovjedniku i posadi, ali to ne mijenja njihov status službenika vlasnika broda. »Employment« klauzula uspostavlja direktan kontakt naručioca sa zapovjednikom i posadom, ali bez mijenjanja njihovog odnosa s vlasnikom broda.

Uprkos sličnostima koje su evidentne, gore izložene činjenice iz kojih se vidi da je pravo korišćenja broda koje ima naručilac ograničeno, da po-

¹³ U vezi sa značenjem izraza »employment« postoje različita tumačenja u teoriji. Prema Wüstendörferu, ovaj izraz može imati dva značenja. Može značiti korišćenje (Gebrauch) koje se odnosi na brod, ili zaposlenje (Anstellung ili Beschäftigung) koje se odnosi na zapovjednika i posadu (Wüstendörfer, ibidem, str. 147). Preovlađuje stav da se »employment« odnosi na brod a ne na zapovjednika i posadu (Carver, ibidem, No. 669, Wilford, Healy, Coghlin and Kimball, Time Charters, 2nd. ed. London 1982, str. 133; Larringa Steamship v. The Crown (1944) 78 L.L.R. 167).

sjed na brodu ostaje u rukama vlasnika broda, te da su zapovjednik i posada službenici vlasnika broda, jasno ukazuju na različitosti koje postoje između time chartera i ugovora o zakupu. U ugovoru o zakupu broda vlasnik broda garantuje zakupcu puno pravo korišćenja broda koje uključuje i navigaciono upravljanje brodom, a pravo korišćenja broda predstavlja glavni predmet ovog ugovora. Obaveza vlasnika broda jedino je da dopusti naručiocu da brod koristi i nema daljih obaveza u pogledu vršenja prevoza, što znači da vlasnik broda ima pasivnu ulogu. U time charteru vlasnik broda na naručioca prenosi pravo korišćenja broda, ali također preuzima obavezu da preko zapovjednika i posade vrši prevoz za vrijeme trajanja ugovora prema nalogima naručioca. Vlasnik broda, pored toga što prepušta naručiocu pravo da brod koristi, učestvuje u vršenju prevoza i snosi odgovornost za svoj dio obaveza u vezi s vršenjem prevoza, što znači da ima aktivnu ulogu.¹⁴ Dakle, može se zaključiti da, za razliku od ugovora o zakupu, time charter spada u kategoriju ugovora *locatio operis*.

2) Razlike između time chartera i ugovora o prevozu

Ako smo napravili razliku između time chartera i ugovora o zakupu navodeći u zaključku da za razliku od ugovora o zakupu time charter spada u kategoriju *locatio operis* ugovora, postavlja se problem razlikovanja time chartera od ugovora o prevozu, koji takođe spada u kategoriju *locatio operis* ugovora.

Većina teorija koje pokušavaju da dokažu da time charter nije ugovor o prevozu bazira se na utvrđivanju postojanja razlike među predmetima ova dva ugovora. U tom pogledu, posebno je interesantna italijanska teorija koja se bazira na dualizmu koji postoji između plovidbe (*»impressa di navigazione«*) i prevoza (*»impressa di trasporto«*). Prema ovoj teoriji vlasnik broda ima obavezu vršenja plovidbe bez preuzimanja obaveza da prevozi teret. Zagovornici ove teorije kao argumente navode to da za razliku od ugovora o prevozu u time charteru ne postoji obaveza predaje tereta, zatim da cilj plovidbe ne mora biti prevoz tereta već da može biti neka druga djelatnost, kao npr. ribarenje, tegljenje, spasavanje, naučna ekspedicija itd.¹⁵

Ne sporeći valjanost argumenata ove teorije, smatramo da teorija o dualizmu plovidbe i prevoza predstavlja vještačku tvorevinu i da ne odgovara stvarnosti. Plovidba ne može biti sama sebi cilj. To bi bilo isto kao kad bi rekli da je cilj hodanja hodanje. Plovidba je jedino preduslov da bi osoba koja raspolaže brodom mogla brod koristiti za bilo koju svrhu. Obaveza plovidbe u time charteru se odnosi na iskorišćavanje broda i ima za svrhu prevoz stvari i/ili osoba iz jednog mjesta u drugo, bez obzira na motiv zbog kojeg se vrši. Čak iako se plovidba ne koristi u cilju izvršenja ugovora o

¹⁴ Brunetti, *ibidem*, III/1, No. 389.

¹⁵ Brunetti, *Manuale del diritto della navigazione marittima e interna*, Padova 1947, No. 274, Dominedo, *ibidem*, str. 87, Spasiano, *Noleggio di nave e aeromobile*, *Enciclopedia del diritto*, XXVIII, str. 254, Ferrarini, *Profilo di noleggjo*, *Dir. Mar.* 1958, str. 13.

prevozu, njen cilj je ipak prevoz stvari i/ili osoba. Na primjer, ako je brod uzet u time charter da bi se vršilo ribarenje, svrha plovidbe u ovom slučaju jeste prevoz ribara i opreme za ribarenje, i to ne kao krajnji cilj, već kao sredstvo koje omogućava vršenje ribarenja. Plovidba uvijek ima neku praktičnu svrhu zbog koje naručilac uzima brod u time charter, ali ta svrha je bez uticaja na karakter obaveza iz time chartera. Činjenica da postoji motiv zbog kojeg se prevoz vrši ne utiče na karakter obaveze prevoza vlasnika broda iz time chartera, već naprotiv podrazumijeva tu obavezu.

Takođe, ne može se prihvatiti logika da vlasnik broda ne vrši prevoz, već da jedino vrši plovidbu kao instrument za vršenje prevoza. Jedna od osnovnih obaveza koju preuzima vlasnik broda u time charteru jeste vršenje prevoza za vrijeme ugovora. Vlasnik broda je dužan da, pored toga što na naručioca prenosi pravo korišćenja broda, obezbijedi naručiocu profesionalno vršenje prevoza. Ono što je važnije za razlikovanje time chartera i ugovora o prevozu jeste da se radi o dva odvojena i nezavisna ugovora koja su zaključena između različitih stranaka. Ugovor o prevozu se nadovezuje na time charter i kao stranka se javlja naručilac u ulozu vozača koji zaključuje ugovor s krcateljem, koristeći za izvršenje ugovora brod na kojem je stekao pravo korišćenja po osnovu time chartera. Iz činjenice da u time charteru vlasnik broda ne prenosi na naručioca posjed na brodu, te da su zapovjednik i posada njegovi službenici, može se zaključiti da naručilac nije u poziciji da može sam vršiti prevoz i upravo zbog toga on angažuje vlasnika broda. Vlasnik broda je dužan da za račun naručioca obezbijedi vršenje prevoza u materijalnom smislu i odgovoran je za izvršenje ove obaveze prema naručiocu, a ne prema krcatelju. Vlasnik broda vrši radnje koje se odnose na prevoz koje naručilac nije u stanju sam izvršiti, ali to ne znači da je time charter ugovor o prevozu. Prema odredbama ugovora o time charteru, vlasnik broda ne preuzima obavezu da vrši prevoz tereta, već jedino da izvršava prevoz prema nalogima naručioca, čija svrha, međutim, najčešće jeste prevoz tereta.

Time charter i ugovor o prevozu pojavljuju se kao dva ugovora koji se odnose na isti krajnji cilj, a to je prevoz tereta (pod pretpostavkom da je brod charterovan u cilju prevoza tereta). Međutim, dok je predmet time chartera vršenje prevoza, predmet ugovora o prevozu jeste prevoz određenog tereta. Prevoz tereta se sastoji od tehničkog i pravnog elementa. Na osnovu ugovora o prevozu zasniva se pravni odnos između vozača i krcatelja kojim se vozač obavezuje da će teret prevesti i predati primaocu. Naručilac u ulozu vozača sam ne vrši prevoz, već izvršenje prevoza povjerava vlasniku broda, što znači da naručilac ulazi u ugovorni odnos s krcateljem oslanjajući se na preuzetu obavezu vlasnika broda da će vršiti prevoz. Dakle, naručilac je ugovorni vozač koji sam ne vrši prevoz već ugovara i obezbjeđuje vršenje prevoza, dok je vlasnik broda stvarni vozač koji vrši prevoz u materijalnom smislu.

Prevoz tereta je najčešći motiv a ne svrha time chartera. Zato ne treba miješati time charter s ugovorom o prevozu, jer su obaveze vlasnika broda iz time chartera po prirodi drugačije od obaveza vozača iz ugovora o prevozu. *Opus* time chartera jeste prevoz koji vlasnik broda treba vršiti u odre-

đenom vremenu po nalogima naručioca, dok je *opus* ugovora o prevozu prevoz određenog tereta i njegovu predaja ovlaštenom primaocu. Različiti predmet ugovora uslovljava različiti karakter obaveza subjekata u ovim ugovorima. Tako se u time charteru pojavljuju obaveze kojih nema u ugovoru o prevozu, kao npr. odredbe o stojnicama i brisovnoj klauzuli, podaci o brodu koji se daje na korišćenje, datum i mjesto predaje broda naručiocu, vrijeme za koje se brod daje na korišćenje itd. S druge strane, time charter ne sadrži obavezu predaje tereta primaocu, koja predstavlja bitni elemenat ugovora o prevozu. Takođe, za razliku od ugovora o prevozu, u time charteru ne postoji direktna obaveza vlasnika broda da se brine o teretu, već je jedino dužan da obezbijedi potrebne uslove da se briga o teretu može vršiti. Obavezu čuvanja i brige o teretu vrše zapovjednik i posada za račun naručioca a ne vlasnik broda. Takođe, pored različitog karaktera obaveza u time charteru i ugovoru o prevozu, različita je i podjela rizika. U time charteru rizik izvršenja prevoza je podijeljen između vlasnika broda i naručioca, tako da npr. vlasnik broda snosi rizik za kašnjenje broda do kojeg je došlo zbog kvara na brodu ili zbog grešaka zapovjednika i posade u vezi s navigacijom broda, dok naručilac snosi rizik za kašnjenje do kojeg je došlo zato što zbog oluje, rata, leda i sl. brod nije mogao uploviti u luku koju je odredio naručilac. Na drugoj strani, u ugovoru o prevozu rizik izvršenja prevoza je u cijelosti na vozaru. Različitoj podjeli obaveza i rizika odgovara i različiti način plaćanja naknade. Vlasnik broda dobija najamninu po osnovu vremena za koje je brod charterovan, dok vozar dobija vozarinu po osnovu konkretnog posla.

Za razlikovanje time chartera i ugovora o prevozu je važno ukazati i na to da je bitan elemenat u time charteru obaveza vlasnika broda da naručiocu stavi na raspolaganje brod za određeno vrijeme, dok u ugovoru o prevozu ne postoji slična obaveza. Glavna obaveza vlasnika broda je u stvari prenos prava korišćenja na brodu na naručioca, koji može ali ne mora koristiti brod za prevoz tereta. Obaveza vlasnika broda je da naručiocu da na korišćenje brod, tako da ga ovaj može koristiti za prevoz tereta ili za neku drugu svrhu. Naručilac može dati brod u subcharter trećoj osobi i u tom slučaju svrha time chartera uopšte nije prevoz tereta. Stavljanje broda, odnosno brodskeg prostora, nije elemenat koji postoji u ugovoru o prevozu, već je elemenat ugovora o zakupu. Bez prava na korišćenje brodskeg prostora sam prevoz ne bi imao nikakvu svrhu za naručioca.

Na osnovu navedenog je jasno da time charter nije ugovor o prevozu. Time charter i ugovor o prevozu imaju karakter *locatio operis*, ali je *opus* ova dva ugovora različit. U ugovoru o prevozu predmet obaveze je prevoz određenog tereta, dok u time charteru postoji kombinacija obaveze različitog karaktera koji se odnose na korišćenje broda za vršenje prevoza i koji uključuju elemente ugovora o zakupu. Tako je odgovornost vozara iz ugovora o prevozu određena time da li je predao teret primaocu u stanju u kojem ga je primio na prevoz, dok je odgovornost vlasnika broda iz time chartera određena prenosom prava korišćenja na brodu i izvršavanjem naloga naručioca u vezi s vršenjem prevoza.

V. ODREĐIVANJE PRAVNE PRIRODE TIME CHARTERA

Upoređivanje time chartera s ugovorom o zakupu i ugovorom o prevozu koje je gore učinjeno, ukazuje na to da je time charter različit od oba ova ugovora. Dok u ugovoru o zakupu broda vlasnik broda ima *jedino* obavezu da preda brod na korišćenje zakupcu, u time charteru vlasnik broda, pored toga što predaje brod na korišćenje naručiocu, preuzima i obaveze u vezi s vršenjem prevoza. S druge strane, u ugovoru o prevozu vozar preuzima obavezu da teret preveze, da ga čuva za vrijeme prevoza i da ga preda primaocu u stanju u kojem ga je primio na prevoz. Može se, dakle, zaključiti da su obaveze koje preuzima vlasnik broda u time charteru veće od obaveza koje vlasnik broda ima u ugovoru o zakupu broda, a manje od obaveza koje ima vozar u ugovoru o prevozu.

Time charter nije niti ugovor o zakupu, niti ugovor o prevozu, već se nalazi negdje između ova dva ugovora. Time charter nije *locatio navis* ugovor, ali iako spada u *locatio operis* ugovore razlikuje se od ugovora o prevozu. Time se ponovno nameće gore pomenuta klasifikacija Abbotta u kojoj postoji kategorija ugovora *locatio navis e operarum magistri et nauticorum*. Time charter nesumnjivo sadrži elemente ugovora o zakupu broda (*locatio navis*) i prema nekim svojstvima bliži je ugovoru o zakupu nego ugovoru o prevozu. Također, nesumnjivo je da time charter sadrži obaveze koje su veće nego u ugovoru o zakupu broda, a te obaveze se odnose na vršenje prevoza prema nalogima naručioca. Vlasnik broda izvršava ove obaveze preko zapovjednika i posade čije usluge iznajmljuje naručiocu (*operarum magistri et nauticorum*). Iz sadržaja formulara time chartera jasno je da ne postoji poseban ugovor o uslugama, već da vlasnik broda zajedno s pravom da koristi brod obećava naručiocu usluge zapovjednika i posade. Dakle, može se zaključiti da time charter nije ugovor koji sačinjavaju ugovor o zakupu broda i ugovor o uslugama, već predstavlja fuziju elemenata tih ugovora koji se prepliću i čine poseban ugovor — time charter.

Time charter je nemoguće svrstati u bilo koji od klasičnih ugovora. Time charter se razvio iz ugovora o zakupu broda, ali se u skladu s zahtjevima prakse vremenom razvio u zaseban ugovor koji sadrži elemente ugovora o uslugama, tako da se može reći da time charter spada u kategoriju mješovitih ugovora. Pravnu prirodu time chartera ne treba po svaku cijenu tražiti u klasičnim ugovorima i ne vidimo smetnju zašto se on ne bi jednostavno svrstao u ugovore o čarteru, kao specifične ugovore pomorskog prava. Uostalom, i ugovor o prevozu se razvio iz ugovora o djelu da bi sada predstavljao autonoman ugovor. Specifičan karakter prava i obaveza stranaka daju ugovoru o čarteru posebnu fizionomiju i karakterističan oblik po čemu se može razlikovati od ostalih poznatih ugovora, te zato smatramo da postoje opravdani razlozi da se ugovor o čarteru smatra nezavisnim i autonomnim ugovorom.

VI. PROBLEM PRAVNE PRIRODE TIME CHARTERA U JUGOSLOVENSKOM ZAKONU

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi sve ugovore koji imaju za cilj prevoz stvari svrstava u ugovor o prevozu stvari. Prema Zakonu u ugovore o prevozu stvari spada i brodarski ugovor na vrijeme cijelim brodom, koji u terminologiji Zakona odgovara time charteru. Argumenti navedeni u ovom radu nesumnjivo dokazuju da time charter nema svojstvo ugovora o prevozu. Činjenica da Zakon tretira time charter kao ugovor o prevozu nameće potrebu razmatranja posledica koje nastaju usled ovakve klasifikacije time chartera.

Zakon sadrži nekoliko odredbi kojima se regulišu prava i obaveze stranaka time chartera (čl. 445 i čl. 446). Za odnos broдача i naručioca posebno su važne odredbe u čl. 445. Prema odredbi čl. 445 st. 1. Zakona, »kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod zapovjednik broda je dužan izvršiti nalog naručioca u granicama ugovora i prema namjeni broda«. Ova odredba odgovara »employment« klauzuli formulara time chartera i tu nema ničeg spornog. U nastavku istog člana, u stavu 2. stoji da »brodar ne odgovara naručiocu za obaveze što ih je zapovjednik broda preuzeo u izvršenju posebnih naloga naručioca«. Nije sasvim jasno šta se podrazumijeva pod »posebnim nalogima«, ali se najvjerojatnije misli na naloge koji se odnose na komercijalno korišćenje broda, dakle na naloge u vezi s vršenjem prevoza, izdavanjem teretnice, čuvanjem tereta i sl. Međutim, najveći problem koji se javlja u vezi s time charterom nije problem odgovornosti koja bi mogla proizići za naručioca zbog obaveza koje zapovjednik preuzme postupajući po nalogima naručioca. Najveći problem jeste odgovornost koju brodar preuzima prema trećim osobama, a ta odgovornost je rezultat izvršavanja naloga naručioca od strane zapovjednika. Ovdje dolazimo na srž problema time chartera u Zakonu koji je u neposrednoj vezi s pravnom prirodom time chartera.

Zakon tretira time charter kao ugovor o prevozu, što znači da bi brodar trebao biti odgovoran i iz ugovora o prevozu koje zaključi naručilac, odnosno da naručilac zaključuje ugovor o prevozu nastupajući kao zastupnik broдача. To znači da prema Zakonu brodar uvijek odgovara prema trećima i u slučaju da je naručilac zaključio s tom trećom osobom ugovor o prevozu brodom kojeg naručilac koristi na osnovu time chartera. Ovo jasno proizilazi iz čl. 447, ali ovim članom nije dovoljno jasno precizirana odgovornost naručioca. U st. 2. ovog člana stoji da prema trećim osobama »odgovara i brodar«, ali nigdje ne stoji izričita odredba da odgovara naručilac, iako se to može zaključiti na osnovu onoga »i« koje stoji prije riječi »brodar«. U nastavku, u st. 3. istog člana stoji da ako se povećaju obaveze broдача »naručilac odgovara broдару za te povećane obaveze«. Ova odredba odgovara »indemnity« klauzuli koja redovno prati »employment« klauzulu u formuli time chartera¹⁶ i na osnovu ove odredbe Zakona može se zaključiti da

¹⁶ Suština »indemnity« klauzule jeste da u slučaju da vlasnik broda bude odgovoran kao vozar prema krcatelju ili primaocu i ako je ta odgovornost veća od one koju je prihvatio u time charteru, on ima pravo regresa prema naručiocu. Ovdje se prije svega misli na odgovornost koja može nastati na osnovu teretnice koju zapovjednik potpiše po nalogu naručioca.

prema trećim osobama odgovara brodar. Konačno, u st. 4. istog člana predviđeno je da ako je trećoj osobi »bio poznat brodarski ugovor, brodar odgovara toj osobi samo u granicama brodarskog ugovora i pravnih propisa čija se primjena ne može isključiti sporazumom stranaka«. Na osnovu sadržaja ove odredbe može se zaključiti da u konkretnom slučaju prema trećoj osobi odgovaraju i brodar i naručilac, tako što brodar odgovara u granicama brodarskog ugovora kojeg je zaključio s naručiocem i u okviru pravnih propisa čija se primjena ne može isključiti, dok naručilac odgovara za eventualne obaveze koje bi preuzeo prema trećoj osobi na osnovu ugovora o prevozu i koje su obaveze veće od onih sadržanih u brodarskom ugovoru.

Iako to nije izričito navedeno u čl. 447, nema sumnje da se ovaj član prije svega odnosi na brodarske ugovore na vrijeme cijelim brodom, budući da je jedino kod ovih ugovora naručilac u poziciji da može zaključivati ugovore o prevozu sa trećim osobama, po osnovu prava komercijalnog iskorišćavanja broda.¹⁷ Odmah treba reći da odredbe sadržane u čl. 447 smatramo nedovoljno jasnim, nepreciznim, nepotpunim i djelimično nepravilnim, a to je, prema našem mišljenju, rezultat činjenice da se time charter pokušao smjestiti tamo gdje mu mjesto nije — u ugovore o prevozu.

Prvo pitanje koje se postavlja jeste da li prema Zakonu naručilac može imati svojstvo brodara. Preovladava stav da u okviru primjene Zakona naručilac može biti brodar samo kod ugovora o zakupu, a ne i kod brodarskih ugovora.¹⁸ Smatramo da je to pogrešno i da naručilac treba biti smatran brodarom u slučaju navedenom u čl. 447, pod uslovom da iz odredbi ugovora ili sadržaja teretnice proizilazi da je on u svoje ime preuzeo obavezu izvršenja prevoza. Korisnik prevoza je u konkretnom slučaju treća osoba u odnosu na brodarski ugovor i za njega važi samo ono što je sadržano u ugovoru o prevozu, odnosno teretnici. Iako je jasno da brodarski ugovor između brodara i naručioca i ugovor o prevozu kojeg naručilac zaključi sa trećom osobom postoje nezavisno, to ne mora biti jasno trećim osobama. Brodarski ugovor ima interni karakter između brodara i naručioca, tako da treće osobe često ne znaju da je brod koji prevozi njihovu robu charterovan, niti ih to interesuje, i ovlašćene su da smatraju kao brodara odgovornog iz ugovora o prevozu osobu na koju ukazuju odredbe ugovora o prevozu odnosno teretnice. Ako na osnovu ovih odredbi jasno proizilazi da je obavezu da preveze teret preuzeo naručilac, onda se naručilac treba smatrati brodarom.

U vezi s ovim treba naglasiti da je Zakon odstupio od definicije vozara koju sadrži Briselska konvencija o teretnici, iako je Jugoslavija ratifikovala ovu Konvenciju. Konvencija je definisala vozara kao vlasnika broda ili naručioca koji je zaključio ugovor o prevozu sa krcateljem. Na osnovu ove definicije može se zaključiti da Konvencija uzima u obzir činjenicu da postoji

¹⁷ Prema mišljenjima izraženim u teoriji čl. 447 se odnosi na potprevozni ugovor (Jakaša, ibidem, br. 14), odnosno na podbrodarski ugovor (Ivošević, ibidem, str. 54 i Trajković, Pomorsko pravo, Beograd 1980, str. 69). Prema našem mišljenju radi se jednostavno o ugovoru o prevozu kojeg naručilac zaključi s trećim osobama koristeći svoje pravo na komercijalno iskorišćavanje broda.

¹⁸ Jakaša, ibidem, br. 11.

više subjekata koji se mogu pojaviti kao nosioci obaveze iz ugovora o prevozu, ali da samo jedan od njih ulazi u ugovorne obaveze i preuzima odgovornost za njihovo uredno izvršenje. Konvencija smatra vozarem osobu koja je zaključila ugovor o prevozu, pa iako ta osoba stvarno ne vrši prevoz. Pošto kod time chartera naručilac zaključuje ugovor o prevozu s krcateljem, a vlasnik broda je stranac u tom ugovoru i jedino izvršava prevoz za račun naručilca, može se zaključiti da je naručilac vozar. Zakon nije prihvatio ovo rješenje Konvencije i čak uopšte ne poznaje pojam vozara, već se čitav koncept Zakona bazira na brodaru koji je »kao držalac broda nosilac plovidbenog poduhvata« (čl. 6 t. 38). Ne ulazeći u teorijsku opravdanost takvog rješenja, činjenica je da je jugoslavensko pravo, koliko je nama poznato, jedino koje ne priznaje postojanje vozara kao posebnog subjekta u pomorskom pravu. To stvara određene nejasnoće, posebno kod time chartera kad naručilac zaključuje ugovor o prevozu s krcateljem koristeći za izvršenje prevoza charterovani brod. Iako je prema Zakonu brodar nosilac plovidbenog poduhvata, on ne mora biti nosilac prevoznog posla, već to može biti naručilac.

Na osnovu naprijed izloženog, može se zaključiti da je potrebno izvršiti određene izmjene i dopune u tekstu Zakona, posebno kod odgovornosti prema trećim osobama iz time chartera. Prema Ivoševiću, moguća su dva rješenja.¹⁹ Prvo moguće rješenje sastojalo bi se u uvođenju u Zakon pojma vozara, tako da bi kod time chartera naručilac imao svojstvo vozara i preuzimao odgovornost u vezi s komercijalnom djelatnošću. Drugo moguće rješenje koje predlaže ovaj autor ne bi diralo u koncept brodara na kojem se bazira Zakon, već bi se sastojalo u unošenju u Zakon novih odredbi kojima bi se precizirala obaveza naručilca da obešteti brodara u slučaju da je ovaj bio odgovoran prema trećima po osnovu komercijalne djelatnosti i dalje, da se onemogući trećim osobama da podnose zahtjev i prema brodaru u slučaju da su ugovor o prevozu zaključili s naručilcem ili da je teretnica izdata od naručilca.

Ne vjerujemo da bi uvođenje pojma vozara u Zakon riješilo problem odgovornosti iz time chartera prema trećim osobama, jer ovaj problem postoji i u pravima koja poznaju pojam vozara, a ni Briselska konvencija o teretnici nije riješila taj problem.²⁰ Čini se da bi bolje rješenje bilo da se u Zakonu precizira da će prema trećim osobama iz ugovora o prevozu brodom na koji se odnosi brodarski ugovor odgovarati naručilac, ako je naručilac u svoje ime zaključio taj ugovor odnosno ako je teretnica izdata u njegovo ime.

Posljednja stvar na koju bi htjeli skrenuti pažnju, iako nije u direktnoj vezi s pravnom prirodom time chartera, jeste terminologija korišćena u Zakonu. Vjerovatno je pažljivom čitaocu upalo u oči da u tekstu postoji nedosljednost u pogledu korišćene terminologije, tako da su u prvom dijelu rada

¹⁹ Ivošević, ibidem, str. 54.

²⁰ Problem identiteta vozara kod time chartera je detaljno obrađen u mom magistarskom radu »Teikiyosen keyaku ni okeru unsonin no tokutei« koji je odbranjen marta 1990. na Kyoto Univerzitetu u Japanu. Ovaj članak predstavlja skraćenu i prilagođenu verziju tog rada.

upotrebljavani izrazi »vlasnik broda« i »vozar«, a jedino u dijelu u kojem je riječ o jugoslovenskom pravu korišćen je izraz »brodar«. Ovo je urađeno namjerno jer se prvi dio rada bazira na međunarodnoj pomorskoj praksi, te smo htjeli ukazati na činjenicu da je jugoslovensko pravo u pogledu terminologije odstupilo od u svijetu postojeće prakse. Naime, originalnost koncepcije Zakona imala je za posljedicu, između ostalog, originalnost naziva stranaka i ugovora, tako da često dolazi do terminološke konfuzije i brkanja pojmova. U međunarodnoj pomorskoj praksi u time charteru se kao stranke javljaju vlasnik broda i naručilac, dok se u ugovoru o prevozu kao stranke javljaju vozar i krcatelj. Prema našem pravu se brodar i naručilac javljaju kao stranke i kod time chartera i kod ugovora o prevozu, što je u skladu sa činjenicom da se time charter prema Zakonu smatra ugovorom o prevozu.

U jugoslovenskom pravu pojam brodara obuhvata i vlasnika broda i vozara, koji se ne pojavljuju kao subjekti kod ugovora o iskorišćavanju brodova. Kao posljedica činjenice da u terminologiji Zakona nedostaje izraz »vozar« stvara se konfuzija. Kad naručilac zaključi ugovor o prevozu s trećom osobom koristeći se pravom da komercijalno iskorišćava brod, onda se naručilac javlja u dvostrukoj ulozi: kao naručilac u time charteru i kao vozar u ugovoru o prevozu. Kod ugovora o prevozu u tom slučaju se javljaju naručilac u ulozi vozara i krcatelj. Međutim, prema terminologiji Zakona naručilac se uvijek pojavljuje kao protivstranka brodara, tako da se kod ugovora o prevozu javlja na strani tereta kao krcatelj. Tako imamo situaciju da se »carrier« u našem pravu prevodi sa »brodar«, a da se »shipper« prevodi sa naručilac, iako se stvarno naručilac u ulozi vozara nalazi na suprotnoj strani u ugovoru o prevozu.

Također, nije sasvim jasno po kom osnovu su čarter ugovori nazvani brodarskim, a ugovori o prevozu pojedinih stvari vozarskim ugovorima. Dok se naziv »brodarski« može braniti činjenicom da se kao stranka pojavljuje brodar, nije jasno otkuda naziv »vozarski« ugovori. Zakon ne poznaje pojam vozara, već se kao stranka i kod brodarskih i kod vozarskih ugovora pojavljuje brodar. Možda bi rješenje trebalo potražiti u uvođenju pojma vozara u Zakon, kojim bi se označavala osoba koja preuzima obavezu prevoza kod vozarskih ugovora. Time bi se ne samo dobilo opravdanje za naziv vozarski ugovori, već bi se pomoglo ublažavanju postojećih terminoloških nejasnoća kod time chartera.

Na kraju, ne možemo a da ne ukažemo na to da sam koncept brodara u sadašnjim uslovima smatramo vrlo diskutabilnim. Tvorci Zakona su vjerovatno htjeli izbjeći povodenje za terminologijom Briselske konvencije o teretnici, pokušavajući da pronađu originalnu terminologiju koja bi najbolje odgovarala našim uslovima. Tako se odustalo od izraza brodovlasnik, jer u uslovima društvene svojine brodarska preduzeća nijesu imala vlasništvo na brodovima već su im oni bili dati na upravu i korišćenje. Koncept brodara ima opravdanje pod uslovom da brodarska preduzeća imaju karakter društvenog preduzeća i kao »disponent owner« raspoložu društvenom svojinom preduzeća, uključujući brodove. Međutim, sa transformacijom svojine koja je u toku, brodarska preduzeća će nesumnjivo postati vlasnici svojih bro-

dova, te nema nikakve smetnje da se tako i nazivaju. Čak iako bi Zakon zadržao koncept brođara, postojala bi potreba za izmjenom odredbi koje regulišu odgovornost prema trećim osobama iz time chartera, budući da kod ovog ugovora nije uopšte važno čiji je brod, već je važno ko ga koristi i ko se pojavljuje kao ugovorna stranka.

Iskustvo nas je naučilo da originalnost nije uvijek preporučljiva, a naročito je treba izbjegavati u pomorskom pravu koje je po svom karakteru međunarodno. Uvođenjem pojma vozara jugoslovensko pravo bi, pored ostalog, dalo svoj doprinos uniformnosti pomorskog prava.

ZAKLJUČAK

U pomorskom pravu postoje određene nejasnoće u vezi s ugovorima o iskorišćavanju brodova koji imaju za cilj prevoz tereta. Ove nejasnoće se mogu pripisati velikoj raznovrsnosti ovih ugovora, od kojih su neki poznati jedino u pomorskom pravu, kao i različitim klasifikacijama ovih ugovora u nacionalnim pravima. Kao rezultat potreba prakse vremenom su se razvile nove ugovorne forme, koje je sada teško smjestiti u bilo koju grupu klasičnih ugovora. Među tim ugovorima posebno se po složenosti strukture ističe time charter. Time charter se razvio iz ugovora o zakupu brođa, ali je postepeno dobio određena svojstva po kojim se jasno može razlikovati od tog ugovora. Također, iako time charter spada u kategoriju ugovora o djelu, ipak se po predmetu ugovora jasno razlikuje od ugovora o prevozu. Pošto je time charter nemoguće smjestiti u bilo koju poznatu vrstu klasičnih ugovora, preostaje mogućnost da se ovaj ugovor smatra originalnim ugovorom, odnosno da se smjesti u kategoriju ugovora o čarteru koja je poznata u pomorskom pravu.

Pravna priroda time chartera je tako komplikovana, da je teško izbjeći suprotne argumente ma u koju kategoriju ugovora da se pokuša svrstati. Teorije o pravnoj prirodi time chartera je teško braniti jer svaka ima svoju Ahilovu petu. Međutim, zaludne su sve teorijske koncepcije, ma koliko bile logički opravdane i ma koliko bili jaki argumenti na koje se pozivaju, ako ne odgovaraju praktičnim potrebama. Teorije često mogu biti korisne i interesantne, ali one uvijek trebaju imati za cilj objašnjavanje činjenica. Ako to ne bi bilo tako, to bi značilo da se činjenice trebaju prilagoditi teorijama a ne obrnuto.

Ako u praksi postojeća rješenja ne uzrokuju probleme, onda ih ne treba dirati, pa iako se ne bi uklapala u teorijske koncepcije. Međutim, nijesmo sigurni da je to slučaj s time charterom u jugoslavenskom pravu. U stvari, pravna priroda time chartera i nije bila glavni cilj ovog rada. U ovom članku smo najprije htjeli ukazati na to da time charter nije ugovor o prevozu kako ga tretira naš Zakon, da bi nakon toga ukazali na probleme koji su se u Zakonu nužno morali javiti kao posledica takve koncepcije time chartera. Ne možemo se oteti utisku da je problematika time chartera u Zakonu mogla biti regulisana jasnije i preciznije, te da postoji potreba za intervencijom u tom dijelu Zakona.

Ne smatramo, niti smjeramo na to da smo konačno otkrili rješenje problema pravne prirode time chartera, niti da smo pronašli način kako ga treba regulisati u Zakonu. Time charter je vrlo kompleksan i komplikovan problem i njegovo rješenje se mora postići sučeljavanjem različitih mišljenja. Iskreno se nadamo da smo barem ukazali na neke moguće načine rješenja ovog problema.

Summary

LEGAL NATURE OF TIME CHARTER

This paper deals with the legal nature of time charter in theory and practice, specifically indicating existing problems in Yugoslav law which are related to time charter.

First the main characteristics of time charter are summarized, the author then outlines the different approaches in national law in the matter of systematization of contracts for the exploitation of ships. Concerning the legal nature of time charter it is stated that there are different opinions in legal theory, in which time charter is considered as contract of carriage or as contract of lease. On the basis of specific criteria, the author tries to prove that time charter is neither contract of carriage nor contract of lease, but that is an autonomous contract. In the last part of the paper some problems in Yugoslav law related to the legal nature of time charter are considered.