

USTUP ZAKUPNINE BRODA

Ljerka Mintas Hodak,
znanstveni asistent

UDK 347.794:347.415
izvorni znanstveni rad

U članku je u prvom dijelu sadržana pravna analiza ustupa tražbina uz primjenu odredaba općega imovinskoga prava da bi nakon toga autorica izvršila pravnu analizu ustupa zakupnine broda i kao sredstva jamstva i kao sredstva otplate kredita za brod. Analiza polazi od stanja u praksi kad se zakup broda, a time i pripadajuća zakupnina broda koriste kao vrlo prikladno sredstvo za nabavku brodova. Posebna je pažnja u članku posvećena modelima nabavke brodova na osnovi ustupa zakupnine broda od strane naših brodarskih organizacija.

OPĆENITO O USTUPU TRAZBINA

Ustup tražbine mogli bismo najkraće definirati kao pravni posao na osnovi kojega tražbina, koju dotadašnji vjerovnik (cedent ili ustupitelj) ima prema nekom svom dužniku (cessus) prelazi na neku treću osobu (cesionara ili ustupanika ili primatelja ustupa) koji tako postaje novim vjerovnikom.¹ U nekim pravnim poretcima (kao npr. u jugoslavenskom, austrijskom itd.) cesija označuje samo prijenos tražbine, dok u drugima (kao npr. u francuskom) ima šire značenje i obuhvaća prijenos bilo tražbine bilo duga.²

Institut ustupa tražbina kao ugovornog prijenosa tražbina s jednog vjerovnika na drugoga ima, između ostalog, vrlo široku primjenu u pomorskoj praksi prilikom složenih transakcija financiranja nabavke brodova. Tada se često javlja, bilo u funkciji sredstava jamstva za otplatu kredita uzetog za nabavku broda, bilo u funkciji sredstava otplate odnosnoga kredita za brod, bilo u obje funkcije istodobno.

¹ Ustup tražbine naziva se također i cesija prema latinskoj riječi *cessio* koja znači ustup. Slično ustup tražbine definira i Vizner, B.—Bukljaš, I., Komentar Zakona o obveznim (obligacijskim) odnosima, Zagreb 1978., knj. 2., str. 1432 i Stanković, V., »Cesija«, Enciklopedija imovinskoga prava i udruženoga rada, knj. 1., Beograd 1978., str. 129.

² Usp. Vuković, M., Obvezno pravo, Zagreb 1964., str. 354; Planiol—Ripert—Boulanger, Droitcivil, Paris, 1949., sv. 2, str. 447.

USTUP TRAZBINA U POMORSKOPRAVNOJ PRAKSI

U suvremenim uvjetima privređivanja brodovi se nabavljaju uglavnom na osnovi kredita banaka i drugih financijskih ustanova. S obzirom da se kod toga radi o znatnom financijskom kapitalu koji kreditori plasiraju preko kredita u pomorsku privredu, ali istodobno i o vrlo nesigurnim uvjetima privređivanja brodovlasnika i broдача, razumljiv je oprez s kojim kreditori ulaze u takve poslove zahtijevajući od kreditnih dužnika (redovito brodovlasnika) određena sredstva jamstva za pravodobnu i redovitu otplatu datih kredita.

Prvo, u praksi najčešće, a za kreditnog dužnika komercijalno najprikladnije obveznopravno sredstvo jamstva koje može pružiti svom kreditoru (kreditorima) je ustup određenih ili svih tražbina koje nastaju iskorištavanjem broда. To se u prvom redu odnosi na prihode koje brodovlasnik ostvaruje prepuštanjem iskorištavanja broда trećemu, bilo na temelju ugovora o zakupu broда ili na temelju brodarskih, odnosno vozarskih ugovora.

Međutim, brodovlasnik može preko ustupa prenijeti na kreditora i sva ostala svoja potraživanja prema trećima koja mu nastanu u vezi s brodom, kao npr. osigurninu, nagradu za spašavanje, doprinos iz zajedničke havarije broда i/ili tereta, naknadu za rekviziciju ili upotrebu broда itd. Na taj način kreditor pože u imovinu vlasnika broда (kreditnog dužnika), oduzimajući mu ili ograničavajući njegovu mogućnost samostalnog raspolaganja prihodima koje broд ostvaruje komercijalnim iskorištavanjem.³

Dešava se također da se kreditor zadovolji ustupom (svih ili samo određenih) tražbina koje brodovlasnik stječe iskorištavanjem nekoga drugoga broда u svom vlasništvu.⁴

Bilo da brodovlasnik ustupi kreditoru civilne plodove⁵ i druge koristi broда kojeg kupuje na osnovi kreditnog aranžmana, bilo da mu ustupi takve civilne plodove i druge materijalne koristi nekoga drugoga broда kojega već ima u vlasništvu, u svakom od ova dva slučaja brodovlasnik jamči kreditoru otplatu kredita za nabavku broда vlastitom imovinom. Pravno-ekonomski gledano s aspekta solventnosti kreditnog dužnika, ovakvo jamstvo brodovlasnika nema za kreditora neko veće značenje od jamstva cjelokupnom imo-

³ O tom vidi pobliže Bodtker, S. S., »Investment Opportunities in Shipping«, Joint Ventures in Shipping and Tourism Yugoslavia—Norway, savjetovanje, Zadar, 12—15. listopada 1989., str. 2—40.

⁴ U praksi su također česti slučajevi jamstva koje daje drugi brodovlasnik za kreditnog dužnika ustupom svih ili samo nekih materijalnih koristi koje nastaju iskorištavanjem nekog od brodova takvog drugog brodovlasnika/jamca. Usp. Bodtker, S. S., ibidem.

⁵ Pod pojmom civilnih plodova broда podrazumijevamo prihode koji se ostvaruju upotrebom i iskorištavanjem broда na osnovi nekoga pravnog posla, bilo da se radi o povremenim prihodima kroz određeno vremensko razdoblje, kao npr. zakupnini iz ugovora o zakupu broда, vozarini iz brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli broд ili brodarskog ugovora na više uzastopnih putovanja, bilo o jednokratnim neredovitim prihodima broда, na temelju brodarskih ugovora na putovanje, vozarskih ugovora, ugovora o tegljenju, spašavanju, itd.

vinom, a koje jamstvo za brodovlasnika — kao kreditnog dužnika — proizlazi iz općih pravila o ispunjenju ugovornih obveza. Dapače jamstvo kreditnog dužnika ustupljenom imovinom uže je od jamstva cjelokupnom imovinom dužnika. Međutim, smatramo da jamstvo ustupljenom imovinom kreditnog dužnika ne isključuje jamstvo i cijelom preostalom imovinom odnosnog dužnika. Ipak će položaj kreditnog vjerovnika na temelju ustupa određene imovine dužnika prema ostalim dužnikovim vjerovnicima biti nešto drugačiji od položaja kreditnog vjerovnika na temelju samog ugovora o kreditu prema ostalim vjerovnicima dužnika.

Međutim, ako kreditor ocijeni da mu ustupljene tražbine brodovlasnika nisu dovoljno jamstvo za otplatu datog kredita, s obzirom na njegovu visinu ili ako se kreditor želi potpunije osigurati, može posegnuti i u imovinu onih osoba koje bilo na temelju ugovora o zakupu broda ili brodarskih ugovora upotrebljavaju, odnosno iskorištavaju nabavljeni brod. U takvim slučajevima treće osobe (kao npr. zakupoprimac, naručitelj iz brodarskog ugovora na vrijeme ili putovanje, podnaručitelj itd. ukratko svaki korisnik broda) na osnovi ugovora o ustupu vozarine broda jamče kreditoru svojom imovinom za otplatu kredita brodovlasnika. Smatramo da tek ovakvo jamstvo ima sve karakteristike klasičnog instituta jamstva i stoga će ono za svakog kreditora imati veći značaj od jamstva samog kreditnog dužnika jer mu pruža sigurnost otplate kredita i u slučaju ako kreditni dužnik postane insolventan.

S obzirom na vrstu civilnih plodova i drugih materijalnih koristi broda koje ustupitelj (brodovlasnik, naručitelj, podnaručitelj itd.) ustupa primatelju ustupa (kreditoru) kao sredstvo jamstva za ispunjenje svoje (ili tuđe) obveze iz glavnog ugovora (ugovora o kreditu za brod), u praksi se javljaju različiti ugovori koje ćemo, radi sustavnosti daljnje analize, razvrstati u nekoliko kategorija:

- (i) — ugovori o ustupu zakupnine broda;
- (ii) — ugovori o ustupu podzakupnine iz ugovora o podzakupu broda;
- (iii) — ugovori o ustupu vozarine iz:
 - brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod,
 - brodarskog ugovora na putovanje,
 - vozarskog ugovora;
- (iv) — ugovori o ustupu podvozarine iz podvozarskih ugovora;
- (v) — ugovori o ustupu osigurnine iz:
 - ugovora o osiguranju i polica osiguranja;
 - trupa i stroja broda:
 - protiv pomorskih, ratnih i političkih rizika,
 - povećane vrijednosti broda;
 - odgovornosti brodovlasnika (brodara),
 - ugovora o osiguranju vozarine i ostalih koristi broda;
- (vi) — ugovori o ustupu reosigurnine iz ugovora o reosiguranju i polica reosiguranja;

(vii) — ugovori o ustupu raznih novčanih iznosa s naslova:

- doprinosa broda u zajedničku havariju,
- pruženih usluga spašavanja i pružanja pomoći na moru,
- pruženih usluga tegljenja,
- naknade zbog sudara broda,
- rekvizicije upotrebe broda ili samog broda.

Potrebno je, međutim, napomenuti da se u praksi podjela na pojedine vrste ugovora o ustupu tražbina vezanih uz brod dosljedno ne provodi. Tako se npr. u poslovnoj praksi često ugovor o ustupu zarada broda, u kojem se osim svih ili samo nekih izričito označenih zarada broda, kao predmet ustupa nabrajaju i naknada za rekviziciju broda i/ili naknada za doprinos u zajedničku havariju i/ili naknada za spašavanje i tegljenje. S druge strane postoje ugovori o ustupu osigurnine u kojima je izričito definirano da se pod pojmom osigurnine koja je predmetom ustupa podrazumijevaju i sve zarade broda, uključujući i doprinos u zajedničku havariju, kao i sve tražbine na novčane iznose bilo koje vrste.⁶

Stoga je jedan od bitnih elemenata svakog ugovora o ustupu u pomorskopravnoj praksi da se na jasan i nedvosmislen način odredi predmet, odnosno objekt ustupa. Svaka nejasnoća ili nedorečenost može dovesti do kasnijih nesuglasica i sporova s obzirom na različitost interesa ustupitelja, ustupanika i primatelja ustupa.

Osim toga, prilikom određivanja o kakvoj se vrsti ustupa u svakom konkretnom slučaju radi neće biti uvijek dovoljno osloniti se samo na formalni naziv ugovora (npr. općenito ustup, ustup osigurnine broda itd.) nego će biti nužno o tomu prosuditi na temelju uvida u sam tekst ugovora s obzirom na prirodu utanačenih odnosa.

FUNKCIJA USTUPA TRAZBINA U VEZI S BRODOM

Polazeći od općega imovinskog prava može se reći da ugovori o ustupu tražbina u vezi s brodom, kad se zaključuju, radi nabavke brodova na kredit, vrlo često proizvode pravne učinke tzv. »oslabljene cesije«. To drugim riječima znači da zaključenjem ugovora o ustupu tražbina u vezi s brodom ustupitelj (brodovlasnik, brodar, korisnik broda, naručitelj broda itd.) ne prenosi odmah i u potpunosti svoju tražbinu koju ima prema određenom dužniku, tj. cesusu, na novog vjerovnika (primatelja ustupa), tako da sam nakon toga potpuno istupa iz obveznopravnog odnosa prema svom dužniku, nego i dalje ostaje u tom pravnom odnosu. Jednako tako ni primatelj ustupa, zaključenjem ugovora o ustupu tražbina u vezi s brodom, ne stječe odmah i bezuvjetno pravo raspolagati ustupljenom tražbinom. Potpuni pravni učinak ustupa kod takvih ugovora odložen je do ostvarenja određenih budućih, ali i neizvjesnih pretpostavki koje stranke ugovora o ustupu sporazumno utvrđuju. Ove pretpostavke ili događaji imaju karakter suspenzivnog

⁶ Usp. ugovorne klauzule sadržane u ugovorima sklopljenim između naših brodarskih organizacija i stranih i domaćih kreditora, a pohranjene kao dokumentacija u zbirkama isprava u upisnicima pomorskih brodova naših lučkih kapetanija.

uvjeta u odnosu na ostvarenje svih pravnih učinaka ugovora o ustupu tražbina u vezi s brodom. Osim toga, kod ugovora o ustupu takvih tražbina broda svrha ustupa je ili izričito predviđena u ugovoru ili prilično jasno proizlazi iz smisla i odredaba ugovora. Ovisno o predviđenoj svrsi (*causa contracti*) najčešće se u praksi ugovor o ustupu tražbina u vezi s brodom javlja u jednoj od dvije najčešće funkcije (a ponekad i u obje funkcije istodobno):

- a) — ugovor o ustupu tražbina u vezi s brodom kao sredstva jamstva za otplatu kredita za brod;
- b) — ugovor o ustupu tražbina u vezi s brodom radi otplate kredita za brod.

Ustup kao sredstvo jamstva za otplatu kredita za brod

Ako je ustupitelj ugovorom o ustupu prenio na kreditora neku svoju tražbinu koju ima prema trećoj osobi, a koja je u vezi s brodom, pod uvjetom da je kreditor ovlašten naplatiti si ustupljene tražbine samo ako nastupi pojedini od ugovorom predviđenih slučajeva (propust dužnika iz ugovora o kreditu za brod), onda se radi o ustupu radi osiguranja odnosno o ustupu kao sredstvu jamstva za otplatu kredita.

Zaključenjem takvih ugovora ne nastupaju odmah svi pravni učinci ugovora. Ustupitelj doduše prenosi na primatelja ustupa/kreditora svoje subjektivno pravo na tražbinu, ali nakon toga ne izlazi iz obveznog odnosa ni prema primatelju ustupa ni prema svom dužniku-cessusu do ostvarenja ugovorom predviđenog suspenzivnog uvjeta. Primatelj ustupa, dakako, stječe ustupljenu tražbinu, ali s njom neće moći raspolagati za vrijeme pendencije uvjeta, tj. do ostvarenja predviđenog suspenzivnog uvjeta. Očito je dakle da nastup svih pravnih učinaka ustupa tražbina u vezi s brodom kao sredstva jamstva za otplatu kredita ovisi o ostvarenju određenih uvjeta.

U praksi karakter suspenzivnog uvjeta imaju prvenstveno sve one buduće neizvjesne okolnosti koje su u ugovoru o kreditu za brod predviđene kao slučajevi propusta dužnika (default). Ponekad, međutim, stranke ugovora o ustupu tražbina kao sredstva jamstva za otplatu kredita za brod znadu odrediti sadržaj suspenzivnog uvjeta i šire odnosno drugačije. Tako npr. postoje ugovori u kojima je predviđeno da će primatelj ustupa imati pravo upotrijebiti ustupljeno potraživanje za otplatu kredita za brod ne samo ako dužnik ne plati dospjelu ratu kredita, već i u slučaju kada kreditor (po vlastitoj ocjeni) ocijeni da postoji opasnost od insolventnosti ustupitelja-dužnika.⁷

U slučaju nastupa nekog od slučajeva propusta (default) dužnika kreditor stječe ovlaštenje da ostvari sva prava iz utanačenih sredstava jamstva, uključivo i na temelju ugovora o ustupu tražbina u vezi s brodom, a radi

⁷ Usp. ugovorne klauzule sadržane u ugovorima naših brodarskih organizacija sa stranim i domaćim kreditorima, a pohranjene kao dokumentacija u zbirkama isprava upisnika brodova naših lučkih kapetanija.

naplate svoga dospjeloga, neplaćenog potraživanja. Potrebno je naglasiti da je to kreditorovo pravo, ali ne i dužnost, što znači da i kad se ostvare okolnosti predviđene suspenzivnim uvjetom u ugovoru o ustupu, o kreditorovoj volji ovisi da li će se ili neće poslužiti stečenim pravom da ustupljenu tražbinu iskoristi ili osnaži za podmirenje preostalog duga iz ugovora o kreditu za brod. Kreditor može ocijeniti da mu je korisnije u tu svrhu poslužiti se ostvarenjem svojih prava iz nekog drugog sredstva jamstva kojim raspolaže (npr. ugovornog založnog prava, bankovnog jamstva, zalog dionica itd.) Bitno je imati na umu da tek trenutkom ostvarenja suspenzivnog uvjeta kreditor, kao primatelj ustupa, stječe pravo upotrijebiti ustupljenu tražbinu za namirenje vlastitog potraživanja za koje se ustupljenom tražbinom jamči, i da to njegovo pravo traje barem tako dugo dok traju i okolnosti suspenzivnog uvjeta. Kada se kreditor odluči poslužiti pravom namirenja temeljem ustupljene tražbine, tek tada nastupaju svi pravni učinci ustupa tražbine.

Nakon što kreditor u cijelosti namiri sva svoja potraživanja (troškovi, kamati i glavnica duga), dužan je cjelokupni preostali iznos, ostvaren na osnovi ustupa tražbine, ponovno ustupiti dužniku-ustupitelju.⁸

Dakako da će kreditor moći upotrijebiti za namirenje samo iznose onih ustupljenih tražbina koje su do tada dospjele. Može se dakle zaključiti da ostvarenjem suspenzivnog uvjeta, a to u pravilu nastaje nastupom nekog od slučajeva propusta kreditnog dužnika, primatelj ustupa (kreditor) stječe apsolutno i isključivo pravo raspolaganja ustupljenim tražbinama, ali uvijek samo za namirenje potraživanja za koje se ustupljenim tražbinama jamčilo.

Može se međutim postaviti pitanje tko ima pravo i pod kojim uvjetima raspolagati ustupljenim tražbinama u razdoblju od zaključenja ugovora o ustupu tražbina u vezi s brodom do ostvarenja suspenzivnog uvjeta i dok kreditor ne odluči da se koristi ustupljenim tražbinama? Kroz ovo razdoblje, koje se može nazvati i razdobljem pendencije uvjeta, stranke ugovora o ustupu obično u praksi posebno utvrđuju tko i pod kojim uvjetima može raspolagati ustupljenim tražbinama u vezi s brodom. Ako stranke ništa posebno ne predvide, trebalo bi zaključiti da primatelj ustupa nema pravo raspolagati naplaćenim iznosima dospjelih ustupljenih tražbina jer nije ispunjena pretpostavka koja je predviđena suspenzivnim uvjetom. On takve iznose može držati samo kao sigurnost (jamstvo) za redovitu otplatu kredita ili, kako bi se to u anglo-američkom pravu reklo, »to hold in trust«.

Ustup kao sredstvo otplate kredita za brod

U praksi nisu rijetki slučajevi da stranke ugovora za brod predvide da će upisani vlasnik broda otplaćivati uzeti kredit iz prihoda koji se ostvaruju iskorištavanjem bilo kreditom nabavljenog bilo nekog drugog broda.⁹ U tu svrhu brodovlasnik odnosno korisnik broda zaključuje u korist kredito-

⁸ Tako Vizner, B., Komentar ZOO-a, op. cit., str. 1445—1446.

⁹ Usp. ugovorne klauzule sadržane u ugovorima sklopljenim između naših brodarskih organizacija i stranih ili domaćih kreditora, a pohranjenim kao dokumentacija u zbirkama isprava u upisnicima brodova naših lučkih kapetanija.

ra ugovor o ustupu svih iznosa zakupnine odnosno vozarine na koje stječe pravo bilo na osnovi već postojećeg ili budućeg ugovora o zakupu odnosno brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod. Za kreditora je najsigurnije, a za brodovlasnika odnosno korisnika broda najjednostavnije, ako se razdoblje trajanja zakupa broda odnosno razdoblje iskorištavanja broda na temelju brodarskog ugovora na vrijeme podudara s razdobljem otplate kredita, a obročni iznosi zakupnine odnosno vozarine premašuju obveze brodovlasnika prema kreditoru. Ako, međutim, iznosi ustupljenih tražbina broda (zakupnine odnosno vozarine) ne bi dostajali za otplatu kredita za brod, ili ako iz bilo kojih razloga izostanu (npr. zbog insolventnosti kreditnog dužnika), stranke ugovora o ustupu tražbina u vezi s brodom kao sredstva za otplatu kredita za brod uvrštavaju obično u ugovor dodatnu klauzulu kojom pokrivaju ovaj slučaj.

Takva klauzula obično predviđa obvezu ustupitelja odnosno kreditnog dužnika da, u slučaju ako ustupljeni iznos zakupnine odnosno vozarine broda nije dostatan za podmirenje svih obveza iz ugovora o kreditu, osigura iz drugih izvora dodatna sredstva za otplatu kreditnih rata i/ili pruži kreditoru takva druga jamstva čijim će ostvarenjem kreditor moći naplatiti svoje potraživanje iz ugovora o kreditu za brod. Kreditori koji pristaju da im se dati kredit otplaćuje na temelju ustupa prihoda broda vrlo često zahtijevaju od kreditnih dužnika (brodovlasnika) dodatna sredstva jamstva.¹⁰

Kad se, dakle, sklopi ugovor o ustupu tražbina u vezi s brodom s ciljem da ustupljene tražbine služe za otplatu kredita za brod, radi se o ustupu radi naplate. Ovakovi ugovori o ustupu tražbina u vezi s brodom nisu zapravo sredstvo jamstva za otplatu kredita za brod, nego, ustvari, sredstvo otplate kredita.

PRAVNI REŽIM USTUPLJENE TRAŽBINE U VEZI S BRODOM

S obzirom da se prilikom ustupa pojedinih tražbina koje ustupitelj ostvaruje prilikom iskorištavanja broda (zakupnine, vozarine i ostalih prihoda) radi o znatnim novčanim sredstvima, stranke ugovora o ustupu u pravilu vrlo detaljno i precizno ugovorno reguliraju pravni režim takvih sredstava kako u fazi prije nastupa bilo kojeg od slučajeva propusta kreditnog dužnika tako i nakon toga.¹¹

U razdoblju prije nastupa bilo kojeg od izričito preciziranih slučajeva propusta kreditnog dužnika, ustupljena novčana sredstva mogu se nalaziti na slobodnom raspolaganju ustupitelja, ili u zalogu kod kreditora, ili u pologu na određenom računu koji ustupitelj otvara kod kreditora-banke ili

¹⁰ To će biti gotovo redovito ugovorno založno pravo na brodu, odnosno pomorska hipoteka ili mortgage broda, a ponekad i razne vrste jamčevnih ugovora, bankovnih jamstava, mjenica, ugovaranje pridržaja prava vlasništva broda do potpune otplate kredita, ugovor o zalogu dionica brodovlasničke tvrtke itd.

¹¹ Usp. ugovorne klauzule sadržane u ugovorima sklopljenim između naših brodarskih organizacija i stranih ili domaćih kreditora, a pohranjene kao dokumentacija u zbirkama isprava u upisnicima brodova naših lučkih kapetanija.

kod neke druge financijske ustanove po izboru kreditora. Ovakav račun u praksi se različito naziva (»retention account«, »charterhire account«, »earnings account« itd.) što će ovisiti o vrsti ustupljenih tražbina koje na njega stižu, ali često i o pravnom režimu kojem je podvrgnut novac koji se nalazi na takvom računu (tako npr. »deposit account«, »pledge account«, »cash collateral account« itd.).

Kada stranke utanače otvaranje posebnog računa na koji će stizati ustupljeni iznosi tražbina, mogući su u praksi razni režimi raspolaganja sredstvima na takvom računu.

Ustupiteljevo pravo raspolaganja cjelokupnom ustupljenom tražbinom

Najjednostavnije je i za ustupitelja najpovoljnija situacija ako se ugovorom o ustupu predviđa da ustupitelj može slobodno raspolagati svim ustupljenim iznosima bilo da se oni akumuliraju na računu neke banke ili ne sve do nastupa nekog od slučajeva propusta dužnika iz ugovora o kreditu. Kad stranke izaberu takvu ugovornu varijantu da otvore bankovni račun, iznosi ustupljenih tražbina u vezi s brodom koji stignu na račun nalazit će se u pravilu samo u pologu banke (depozitu) i pravna sudbina takvog novca u svemu će se podudarati s režimom o položima u smislu odredaba ugovora o bankarskom depozitu novca, time što će, nakon što kreditor obavijesti banku (depozitara) da je dužnik/ustupitelj (deponent) propustio izvršiti neku svoju izričito utvrđenu obvezu iz ugovora o kreditu za brod, pa da je prema tome došao u propust, banka (depozitar) cjelokupni iznos ustupljene tražbine (kako one koja se već nalazi na računu banke tako i onih iznosa koji će u budućnosti stizati na račun) staviti na raspolaganje kreditoru/primatelju ustupa. Naravno da će banka tako postupiti na osnovi ranije sklopljenog ugovora sa svojim komitentom, tj. kreditnim dužnikom (deponentom) koji će ju ovlastiti da u slučaju obavijesti kreditora banci o propustu kreditnog dužnika sve iznose na računu isplaćuje isključivo kreditoru ili po njegovu nalogu.

Ustupiteljevo pravo raspolaganja dijelom ustupljene tražbine

Pojedini iznosi ustupljene tražbine mogu stizati na račun ustupitelja otvoren kod kreditora (ako se radi o banci) ili neke druge financijske ustanove po izboru kreditora, ali tako da se ugovorom o ustupu izričito predviđa da ustupitelj može slobodno raspolagati samo određenim dijelom novca na računu, ali i to samo dok ne nastupi neki od predviđenih slučajeva propusta kreditnog dužnika. U ovom slučaju primatelj ustupa/kreditor najčešće će biti ugovorno ovlašten »blokirati« onaj dio iznosa koji odgovara visini obveza kreditnog dužnika koje dospijevaju u prvom narednom razdoblju. S ostatkom novca na računu banke (ako ga bude) ustupitelj može raspolagati ili bez ograničenja, ili uz suglasnost primatelja ustupa/kreditora, ili samo za određene, unaprijed utvrđene, namjene (kao npr. za troškove održavanja broda, plaće posade i druge troškove u vezi s plovidbom, odnosno iskorištavanjem broda). Pod kojim od opisanih uvjeta će ustupitelj imati pravo

raspolagati ostatkom novca na računu banke ovisi o ugovornom dogovoru stranaka. Dakako, nakon nastupa bilo kojeg od slučajeva propusta kreditnog dužnika, kreditor i u ovoj situaciji stječe (na osnovi ugovora kako ugovora o ustupu, tako i ugovora banke i njenog komitenta) isključivo pravo raspolaganja svim iznosima ustupljene tražbine, radi namirenja svoga kreditnoga potraživanja, i to kako onih koji se u tom trenutku već zateknu na računu, tako i svih drugih koji kasnije stignu na račun.

Ustupiteljeva nemogućnost raspoložbe ustupljenom tražbinom

U ovoj situaciji stranke ugovora o ustupu potraživanja s naslova iskorištavanja broda mogu izričito ugovorom predvidjeti da svi iznosi ustupljenog potraživanja koji periodično stižu na račun ustupitelja ostaju »blokirani« kao sredstvo jamstva za otplatu kredita za brod. Ovo je za ustupitelja, odnosno kreditnog dužnika sigurno ugovorno najteža situacija jer mu, za vrijeme pendencije suspenzivnog uvjeta iz ugovora o ustupu tražbina u vezi s brodom, ne ostavlja nikakve materijalne koristi koje nastaju iskorištavanjem broda, a s kojima bi mogao financirati troškove iskorištavanja broda.

VRSTE CIVILNIH PLODOVA BRODA

Civilni plodovi broda nastaju iskorištavanjem broda. Iskorištavanje broda plovidbom broda obavlja se pravno gledano redovito na osnovi tipiziranih poslova, kao što su npr. prijevoz stvari morem, prijevoz putnika morem, tegljenje itd. Pravna sistematika ugovora na temelju kojih se obavljaju ovakvi poslovi različita je u pojedinim pravnim sustavima.

U jugoslavenskom pravu ugovori o iskorištavanju brodova dijele se u dvije osnovne grupe:

- a) ugovore o zakupu broda; i
- b) ugovore o plovidbenom poslu.

S obzirom na temu ove rasprave ograničit ćemo se u daljnjem razmatranju samo na analizu zakupnine broda i njenu ulogu prilikom financiranja nabavke broda na kredit.

ZAKUPNINA BRODA

Na osnovi ugovora o zakupu broda koji je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o upotrebi stvari (*»locatio conductio rei«*) zakupoprimac (plovidbeni poduzetnik ili netko treći) upotrebljava brod zakupodavca (brodara, odnosno korisnika broda) određeno vrijeme, odnosno za jedno ili više putovanja uz naknadu u vidu zakupnine.¹² U engleskom pravu našem ugovoru o zakupu broda odgovara demise-charter.¹³

¹² Usp. čl. 664. st. 1. i čl. 673. ZPUP-a. O tom poblize Jakaša, B., Udžbenik plovidbenog prava, op. cit. str. 311; Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, knj. 3, Ugovori o iskorištavanju brodova, Zagreb/Čakovec, 1984., str. 157.

¹³ Demise-charter se često neopravdano poistovjećuje s bareboat-charterom; usp. UNCTAD-ovu studiju Charter Parties, doc. TD/B/C.4/ISL/13, str. 4; Treba naglasiti da se demise charterom zaključuje zakup broda po engleskom pravu bilo

Zakupnina se obično utvrđuje u ukupnom iznosu za cijelo razdoblje trajanja zakupa time da ju zakupoprimac plaća obročno. U našem ZPUP-u je predviđeno da se zakupnina plaća unaprijed za pojedina utvrđena vremenska razdoblja.¹⁴ Međutim, zakupoprimac nije dužan plaćati zakupninu za vrijeme za koje je bio spriječen upotrebljavati brod krivnjom zakupodavca ili zbog skrivene mane broda koja je postojala u trenutku predaje broda zakupoprimcu.¹⁵ Inače, kroz razdoblje upotrebe broda, zakupoprimac je dužan platiti zakupninu čim dospije jer u protivnom zakupodavac ima izbor ili tražiti da mu se odmah plati zakupnina ugovorena za cijelo vrijeme trajanja ugovora o zakupu (tzv. akceleracija dospijeca zakupnine) ili odustati od ugovora.¹⁶

Zakupoprimac može ugovorom o podzakupu prepustiti upotrebu broda trećoj osobi uz naknadu u vidu podzakupnine. Po jugoslavenskom pravu to je moguće samo uz pismeni pristanak zakupodavca.¹⁷ Na podzakup i podzakupninu primjenjuju se *mutatis mutandis* sve odredbe ZPUP-a i ZOO-a koje se odnose na zakup i zakupninu.¹⁸

USTUP ZAKUPNINE BRODA

Ustup zakupnine broda u korist kreditora najviše se u praksi javlja kao sredstvo jamstva za otplatu kredita za nabavku broda kad se brod nalazi u dugoročnom zakupu od 3, 5, 8, 10 pa čak i više godina, iako nisu isključene ni situacije kad se brod nalazi u kratkoročnom zakupu. Razlozi zbog kojih brodovlasnik daje brod u dugoročni zakup nekoj privrednoj organizaciji ili pojedincu koji se bave plovidbenim poduzetništvom mogu biti vrlo različiti. Spomenut ćemo neke od njih kako bi se potpunije rasvijetlilo u kojim i kakvim konkretnim praktičnim situacijama zakup broda dobiva smisao vrlo prikladnoga načina upotrebe broda, a onda s tim u vezi i značaj zakupnine broda kao sredstva kojim se može kreditoru jamčiti otplata kredita za brod.

Vrlo se često u praksi dešava da organizacije i pojedinci koji se bave plovidbenim poduzetništvom nabavljaju brodove preko u tu svrhu posebno osnovanih tvrtki. Ovakve tvrtke raspolažu vrlo ograničenim financijskim ka-

da zakupoprimac preuzima brod bilo sa ili bez zapovjednika i posade, a bareboat charterom ili net charterom se obično po engleskom pravu brod daje u zakup bez zapovjednika i posade. Tako Scrutton, *On Charterparties and Bills of Lading*, 18. izd., London 1974., str. 45—49.

¹⁴ Tako npr. mjesečno kao što je predviđeno u čl. 671., st. 1. ZPUP-a. Ova zakonska odredba je dispozitivne naravi i stranke uvijek mogu drugačije ugovoriti; usp. Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, op. cit., str. 186—189.

¹⁵ Usp. čl. 671., st. 2. ZPUP-a. I ova je odredba dispozitivne naravi i stranke je mogu ugovorno mijenjati, što je u praksi vrlo čest slučaj. Usp. Jakaša, B., *ibidem*.

¹⁶ Usp. čl. 672., st. 1. ZPUP-a; usp. Jakaša, B., *ibidem*.

¹⁷ Usp. čl. 678. ZPUP-a. Takva odredba postoji i u talijanskom pravu (čl. 378. talijanskog Građanskog zakonika), i u švicarskom pravu (čl. 91., st. 2. švicarskog Građanskog zakonika).

¹⁸ Tako i Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, op. cit., str. 193.

pitalom koji se sastoji uglavnom od vrijednosti nabavljenog broda i njegovih prihoda i koristi, a i taj je kapital vrlo često pod neposrednom kontrolom organizacije koja je tvrtku-brodovlasnika osnovala. Takva, naime, organizacija, na osnovi vlasništva cjelokupnog ili dijela osnivačkog kapitala tvrtke njome upravlja ili sudjeluje u upravljanju. Budući da tvrtka-brodovlasnik nije samostalna u raspolaganju svojim materijalnim sredstvima, a često nema ni dovoljno vlastitoga kadrovskoga potencijala za samostalno upravljanje tvrtkom, nego se koristi kadrovima organizacije koja ju je osnovala, takve se tvrtke u poslovnom svijetu obično nazivaju tzv. »papirne tvrtke« ili »paper companies«. ¹⁹ Logično je da takva tvrtka neće biti u stanju ni sama iskorištavati brod koji nabavlja na osnovi kredita banke ili druge financijske ustanove, pa će stoga to biti najčešći slučaj kad se upotreba i iskorištavanje broda prepušta na temelju ugovora o zakupu broda organizaciji koja se bavi plovidbenim poduzetništvom. U praksi su dosta česti slučajevi da organizacija kojoj se prepušta upotreba broda na temelju ugovora o zakupu bude upravo ona koja je i osnovala tvrtku-brodovlasnika odnosno broda, mada to može biti i neka druga broderska organizacija. To drugim riječima znači da određena organizacija koja se i sama bavi plovidbenim iskorištavanjem broda kao matična tvrtka (»holding company«) osnuje svoju posebnu tvrtku (»subsidiary«) za nabavku određenog broda i potom brod, vlasništvo takve posebne tvrtke, upotrebljava kroz određeno dulje razdoblje na osnovi ugovora o zakupu.

Opravdano se može postaviti pitanje zbog čega organizacija koja upotrebljava brod tvrtke, koju je sama osnovala u cijelosti ili pretežno vlastitim sredstvima, sama ne nabavi odnosni brod u svoje vlasništvo.

Motivi za ovakvo ponašanje mogu biti različiti. Jedan od motiva može biti taj da organizacija koja upotrebljava brod na temelju zakupa, a ne kao upisani vlasnik broda, izmiče pravnoj odgovornosti vezanoj uz iskorištavanje broda kao i za eventualne dugove u vezi s brodom, što kao upisani vlasnik broda ne bi mogla. Motiv može biti i taj da odnosna organizacija želi upotrijebiti svoju flotu, ali iz financijskih (npr. poreznih) i/ili drugih (npr. dobivanje uvozne dozvole za uvoz broda) razloga ne želi ili ne može odnosni brod steći u vlasništvo. Ovo je vrlo čest slučaj s jugoslavenskim broderskim organizacijama koje zbog raznih zakonskih i carinskih restrikcija nabavljaju često brodove preko stranih tvrtki čiji je kapital u cijelosti ili pretežno u vlasništvu jugoslavenskih organizacija.²⁰

¹⁹ Usp. Mahla, H. E., »Some Problems in Vessel Financing — A Lender's Lawyers View«, *Tulane Law Review*, 1973., vol. 47, str. 638—640.

²⁰ Tako samo primjera radi navodimo imena nekih stranih tvrtki (»subsidiaries«) jugoslavenskih broderskih organizacija: Mid Adriatic Co.; D. P. Shipping Co.; Boka Shipping Co.; Atlantic Combulk Shipping Co.; Montenegro Shipping Co.; Genshipping Co.; Third World Shipping Co.; itd. Potrebno je napomenuti da ove »off-shore« tvrtke jugoslavenskih broderskih organizacija nisu »paper companies« jer se ne sastoje samo od simboličnog osnivačkog kapitala i raspolazu većom ili manjom imovinom, ali koja gotovo nikad nije sadržana samo u vrijednosti jednog broda.

Jedan od razloga također može biti i zahtjev banke ili druge financijske ustanove koja je dala kredit za nabavku broda da se brod iskorištava na osnovi dugoročnog zakupa, time što će cjelokupna ili dio zakupnine broda biti ustupljen kreditoru i kao sredstvo jamstva za otplatu kredita za brod i kao sredstvo otplate takvog kredita. U ovakvom slučaju upisani vlasnik broda vrlo često će biti tvrtka čiji su osnivački kapital i upravljačke funkcije pod neposrednom ili posrednom kontrolom banke-kreditora. Kad se brod nalazi u vlasništvu takve tvrtke pod kontrolom kreditora na osnovi ugovora o zakupu broda uz opciju kupnje u korist zakupoprirnca na kraju razdoblja zakupa broda (tzv. hire/purchase agreement), motiv takve kupoprodajne sheme može biti prikriveni pridržaj prava vlasništva (odnosno kontrole) nad brodom do potpune otplate kredita za nabavku broda.

Za kreditora će dakako biti najpovoljnije ako se razdoblje trajanja ugovora o zakupu broda poklapa s razdobljem otplate kredita za brod jer će u tom slučaju ustupljena zakupnina služiti i kao sigurnost za otplatu kredita i (ako je tako ugovoreno) kao sredstvo otplate kredita kroz cijelo razdoblje otplate kredita. Takav će zahtjev kreditor u pravilu bez većih poteškoća uspjeti nametnuti brodovlasniku ako je zakupoprirnac organizacija koja se bavi plovidbenim iskorištavanjem brodova, a koja iz bilo kojeg razloga sama ne želi ili ne može odmah neposredno steći brod u svoje vlasništvo nego je u tu svrhu osnovala posebnu tvrtku koja je vlasnik broda. U takvom slučaju organizacija koja se bavi plovidbenim iskorištavanjem brodova upotrebljava na osnovu zakupa brod koji je na temelju kredita nabavila njena posebno osnovana tvrtka, time što kredit formalno vraća brodovlasnička tvrtka, a stvarno se otplaćuje iz iznosa ustupljene zakupnine broda kroz cjelokupno razdoblje otplate kredita za brod. Ovaj mehanizam financiranja nabavke broda na kredit u praksi se obično odvija tako da zakupodavac (brodovlasnička tvrtka) otvori posebni račun kod kreditora (ako je banka) ili neke banke po izboru kreditora i obavijesti zakupoprirnca (npr. organizaciju koja se bavi plovidbenim iskorištavanjem broda ili drugog broдача) da je ustupio zakupninu broda kreditoru te da je zakupoprirnac stoga dužan plaćati sve iznose zakupnine, ne više zakupodavcu, nego na račun koji je zakupodavac otvorio u korist kreditora. Obročni iznosi zakupnine koja stiže na račun akumuliraju se i sve do dospijeća pojedinih kreditnih rata obavljaju funkciju sredstva jamstva za otplatu kredita za brod. Prilikom dospijeća svake pojedine kreditne rate akumulirana sredstva na računu bit će upotrebljena za podmirenje takve kreditne rate time što će ostatak novca na računu (ako ga bude), ovisno o sporazumu stranaka, biti stavljen ili na slobodnu upotrebu zakupodavcu za operativne troškove u vezi s brodom ili će ostati u depozitu banke kao jamstvo za otplatu sljedeće kreditne rate.

Ustup cjelokupne ili dijela zakupnine broda kreditoru prilično je sigurno sredstvo jamstva za otplatu kredita za brod, posebno ako je zakupoprirnac renomirani ili bar financijski stabilni brodarski poduzetnik. U tom slučaju rizik insolventnosti zakupoprirnca je znatno manji, ali kreditoru ostaje rizik da stranke ugovora o zakupu broda iz bilo kojeg zakonskog ili ugovornog razloga raskinu ugovor ili od njega odustanu. Kako bi otklonili opasnost negativnih posljedica takva rizika za sebe, kreditori vrlo često

u praksi zahtijevaju od zakupodavca/brodovlasnika odnosno korisnika broda da se u ugovoru o ustupu zakupnine broda izričito odrekne prava da, bez prethodnog pristanka kreditora, iz bilo kojeg razloga odustane od ugovora ili zatraži raskid ugovora o zakupu.

Međutim, na temelju ugovora o ustupu zakupnine broda u korist kreditora, zakupoprimalac i kreditor ne dolaze u takav neposredni ugovorni odnos da bi kreditor mogao zakupoprimalcu nametnuti obvezu odricanja od prava na raskid ili odustanak od ugovora bez njegova pristanka. Stoga, ovakvom ugovornom klauzulom kreditor otklanja od sebe samo negativne posljedice raskida ili odustanka od ugovora do kojeg bi došlo postupkom zakupodavca/brodovlasnika, a ne i postupkom zakupoprimalca.

Ako između stranaka ugovora o zakupu broda ne postoji nikakva druga interesna povezanost u odnosu na brod, onda zakupoprimalac u pravilu neće pristati da se u interesu kreditora broda unaprijed odrekne svog prava na traženje raskida odnosno odustanka od ugovora o zakupu broda. Međutim, ako takva povezanost postoji, kao npr. u slučaju kad organizacija koja se bavi plovidbenim iskorištavanjem brodova upotrebljava brod tvrtke koju je sama u tu svrhu osnovala, onda je ipak moguće, i u praksi ima dosta takvih slučajeva, da se i zakupoprimalac posebnom izjavom obveže kreditoru da bez njegove prethodne dozvole neće odustati od ugovora ili ga raskinuti. Ovakva se izjava obično u praksi daje prilikom prihvata ustupa zakupnine broda (notice of acknowledgment).

Iako odreka obiju stranaka ugovora o zakupu broda od prava na raskid ili odustanak od ugovora bez prethodnog pristanka kreditora predstavlja za kreditora određeno jamstvo da će mu dati kredit bitno redovito i pravodobno otplaćivan iz iznosa ustupljene zakupnine broda, ipak je sigurnost koju pruža ovakvo jamstvo ograničena mogućnošću insolventnosti zakupoprimalca.

Kako bi izbjegli rizik insolventnosti zakupoprimalca kreditori u praksi često zahtijevaju da im i zakupoprimalac pruži određeno jamstvo. Najčešće upotrebljavano jamstvo za redovito plaćanje zakupnine koje zakupoprimalci pružaju kreditoru broda je osnivanje ugovornog založnog prava na jednom od brodova u vlasništvu zakupoprimalca, a u korist kreditora (tzv. kolateralno ugovorno založno pravo na brodu). Ako je takav kreditor istodobno dao pokriće za otplatu kredita za brod osnivanjem ugovornog založnog prava u svoju korist i na brodu za čiju nabavku je dat kredit, onda takvo ugovorno založno pravo predstavlja neposredno jamstvo za otplatu kredita za brod dok ugovorno založno pravo na brodu zakupoprimalca predstavlja sredstvo jamstva za plaćanje zakupnine broda. Kad je zakupnina broda ustupljena kreditoru i kao sredstvo jamstva i kao sredstvo otplate kredita za brod, onda i ugovorno založno pravo na brodu zakupoprimalca postaje posredno sredstvo jamstva kreditoru za otplatu kredita za brod jer se njime neposredno jamči plaćanje zakupnine broda, a posredno kredita, koji se otplaćuje iz iznosa zakupnine.²¹

²¹ Usp. ugovorne klauzule sadržane u ugovorima između naših brodarskih organizacija i stranih i domaćih kreditora, a pohranjene kao dokumentacija u zbirkama isprava uz upisnike brodova u našim lučkim kapetanijama, te također Bodtker, S. S., »Investment Opportunities in Shipping«, op. cit., str. 2—40.

Zanimljivo je konstatirati da je u jugoslavenskom pomorskom pravu među odredbama o zakupu broda ugrađeno i jedno zakonsko rješenje koje na vrlo djelotvoran način štiti zakupodavca, a time i primatelja ustupa iz ugovora o ustupu zakupnine broda. Naime, u čl. 672. ZPUP-a predviđa se da *»ako zakupoprimalac ne plati zakupninu o dospelosti, zakupodavac može odmah tražiti naplatu zakupnine ugovorene za cijelo vrijeme trajanja ugovora o zakupu broda ili može odustati od ugovora.«* Radi se dakle o akceleraciji dospijeca svih preostalih iznosa zakupnine koji do trenutka propusta zakupoprimalca još nisu dospjeli, pa su prema tome i ostali neplaćeni jer se po prirodi stvari radi o budućim tražbinama. Osobitost ove izričite zakonske odredbe našeg prava sastoji se u tome što se njome postiže paralelnost nastupa prijevremenog dospijeca kreditnih rata uslijed propusta dužnika s jedne strane i prijevremenost dospijeca ukupne zakupnine s druge strane.

Ako je zakupnina broda ustupljena kreditoru i kao sredstvo jamstva za otplatu kredita i kao sredstvo otplate kredita za brod, onda visina takve zakupnine za određeno razdoblje obično odgovara visini kreditnih obveza zajmoprimalca uvećanoj za iznos odgovarajućih kamata. Kad se u praksi kredit za brod otplaćuje iz zakupnine broda, onda je uobičajeno da visina kamata na kredit za nabavku broda bude upravno proporcionalna visini kreditnog duga (tzv. top heavy system), što znači da se smanjivanjem kreditnog duga smanjuje i odgovarajuća kamata na dug. Ako zbog nastupa bilo kojeg od slučajeva propusta kreditnog dužnika, predviđenih u ugovoru o kreditu, svi preostali naplaćeni iznosi kreditnih obveza dužnika odjednom dospiju, tj. u slučaju akceleracije kreditnog duga, kreditni će dužnik biti obavezan odmah namiriti sve preostale neplaćene iznose duga, ali bez odgovarajuće kamate na koju bi kreditor imao pravo da je obveza kreditnog dužnika bila podmirivana u ugovorenim rokovima dospijeca.

Kako će, međutim, u praksi ukupna zakupnina broda biti ugovorena obično u visini koja dostaje za pokriće cjelokupnoga kreditnog duga, dakle i glavnice i kamata s troškovima, te raspodjeljena na određena vremenska razdoblja, može se lako desiti da ukupni iznos akceleracijom dospjele preostale zakupnine premaši ukupni iznos preostalog neotplaćenog duga. U takvom slučaju, djelovanjem ugovora o ustupu zakupnine, kreditor će moći naplatiti svu preostalu zakupninu broda, ali će, na temelju zakonske norme, morati vratiti višak zakupodavcu, nakon što u cijelosti podmiri svoje dospjelo kreditno potraživanje.

Dužnost kreditora na povrat cijeloga iznosa zakupnine zakupodavcu iznad onog potrebnog za podmirenje svih kreditorovih prava na osnovi ugovora o kreditu za brod, posljedica je djelovanja pravila koje važi i kod ustupa, radi naplate tražbina i kod ustupa radi osiguranja tražbina. Naime, primatelj ustupa koji bi prilikom ostvarenja ustupljene tražbine dobio više negoli je njegovo potraživanje prema cedentu, obavezan je vratiti cedentu sve što je od cesusa naplatio povrh iznosa svoje tražbine prema cedentu.²²

²² Usp. čl. 445. ZOO.

Međutim, potreba ravnoteže u zaštiti interesa obiju ugovorenih strana ka uvjetuje da se u praksi, bilo da se na ugovor o ustupu zakupnine broda primjenjuje jugoslavensko pravo (dakle i odredba čl. 672 ZPUP-a) bilo da se uvrsti ugovorna odredba sličnog sadržaja, domašaj takve klauzule pravno ograniči. Ovo ograničenje smatramo da bi se trebalo odnositi na to da kreditor prilikom akceleracije preostale dospjele zakupnine broda može naplatiti samo onaj njen dio od zakupoprimeca koji odgovara visini njegova preostalog neotplaćenog kreditnog potraživanja, a ne istodobno i bilo kakav višak (ako ga bude) jer na njega stječe pravo samo i isključivo zakupodavac. Ovo ograničenje smatramo potrebnim i korisnim unositi u ugovore u kojima je predviđena akceleracija zakupnine broda stoga jer nema nikakvog opravdanog ekonomskog razloga da kreditor naplaćuje i time i makar i na kraće vrijeme zadržava onaj dio zakupnine broda na koju nema pravo jer premašuje njegovo kreditno potraživanje.

Na kraju je možda još samo korisno napomenuti da kad se radi o ugovoru o ustupu zakupnine broda reguliranom jugoslavenskim pravom, stranke bi trebale, prilikom zaključenja takvog ugovora, voditi računa o dispozitivnom karakteru odredbe čl. 672. ZPUP-a.

Dakako da će kreditor moći naplatiti cjelokupno svoje preostalo neplaćeno potraživanje iz ugovora o kreditu za brod iz naplaćene zakupnine, nakon akceleracije dospjeća zakupnine broda, samo uz dvije pretpostavke, i to: a) da je ukupni iznos neplaćene zakupnine dostatan za podmirenje svih prava kreditora iz ugovora o kreditu za brod; i b) da je zakupoprimec propustio platiti dospjelu zakupninu iz nekog drugog razloga, a ne zbog insolventnosti.

Ako ukupni iznos akceleracije dospjele zakupnine nije dostatan za podmirenje kreditorove tražbine, kao i ako je zakupoprimec insolventan, kreditoru neće preostati ništa drugo nego da dio ili cjelokupno svoje potraživanje, koje ne može namiriti ustupljenom zakupninom, namiri osnaženjem ostalih sredstava jamstva za otplatu kredita koje ima prema dužniku—zakupoprimecu, ili prema nekoj trećoj osobi koja jamči za dug kreditnog dužnika.

Međutim, u smislu odredbe čl. 672. ZPUP-a, u slučaju da zakupoprimec ne plati dospjelu zakupninu, zakupodavac može izabrati i alternativno rješenje, tj. odustati od ugovora o zakupu broda. Ako se zakupodavac odrekao prava odustanka od ugovora o zakupu broda bez pristanka primatelja ustupa/kreditora, onda će stvarni izbor ovisiti o kreditoru, a ne na zakupodavcu.

Kreditor će u pravilu iskoristiti pravo zakupodavca da odustane od ugovora o zakupu broda i zatražit će to od njega samo ako ocijeni da mu je to komercijalno isplativo. To će biti jedino ako, zbog poboljšanih uvjeta na tržištu ponude i potražnje broškog prostora, može uposliti brod uz povoljnije uvjete, tj. može ostvarivati veću zakupninu odnosno vozarinu negoli je ostvaruje na osnovi postojećeg ugovora.

U angloameričkom pravu ne postoji odgovarajuća zakonska odredba slična odredbi čl. 672. ZPUP-a. Međutim, nema nikakve zapreke da stranke ugovora o zakupu broda, prilikom zaključenja bareboat chartera ili demise char-

tera, izričito ugovorom predvide akceleraciju zakupnine broda u skladu s općim načelom slobode stranačkog ugovaranja (tzv. kasatorna klauzula).

Kada se ugovor o ustupu zakupnine broda zaključuje uz primjenu anglo-američkog prava (tzv. assignment of bareboat hire) onda se u praksi to vrlo često ugovara pod uvjetima tzv. »all right, title and interest assignment« (ustup svih prava, pravnog temelja i interesa ustupitelja). Ovom vrstom ustupa primatelj ustupa (assignee) stječe ne samo pravo na dospjele i dospijevajuće iznose zakupnine broda, nego i sva prava na realizaciju zakupnine prema zakupoprimcu koja ugovorom o zakupu broda stječe zakupodavac. Istodobno se kreditori posebno stipuliranim klauzulama u takvom ugovoru o ustupu zakupnine broda oslobađaju bilo kakve obveze koja na osnovi ugovora o zakupu broda tereti zakupodavca, čak i ako je takva obveza korelat zakupodavčevog prava na zakupninu broda.²³

Jedna od osobitosti angloameričkog pojma »all rights, title and interest assignment« je i to da se za potpuni pravni učinak takvog ustupa u praksi bez izuzetka traži ne samo obavijest zakupoprimcu (notice of assignment) nego i njegov izričiti pristanak na ustup zakupnine u korist konkretnog kreditora (acknowledgment of assignment).²⁴

U teoriji nema sasvim određenog i jedinstvenog stava da li po anglo-američkom pravu postoji ili ne zakonska potreba za takav pristanak cessusa kod ustupa tražbina. Izvjesno je međutim da je izričiti pristanak cessusa u praksi nezaobilazan i da kreditori u ulozi assignee-a smatraju da im takav pristanak zakupoprimca (kao uostalom i naručitelja kod ustupa vozarine iz brodarskih ugovora) daje pravo da, ako to žele, preuzmu izvršavanje ugovora o zakupu broda na strani brodovlasnika, odnosno zakupodavca u slučaju kad stupe u posjed broda.²⁵

Naprijed je istaknuto da po angloameričkom pravu kreditor može stupiti u posjed broda ako je vjerovnik iz ugovora o mortgage-u broda te ako ostvaruje svoja prava iz mortgage-a bilo tako da sam preuzme posjed broda i da ga iskorištava bilo tako da iskorištavanje broda prepusti nekoj trećoj osobi koja se bavi plovidbenim poduzetništvom na temelju ugovora o plovidbenom upravljanju (management agreement). Kada dakle mortgagee, koji je istodobno i primatelj ustupa iz ugovora o ustupu zakupnine broda, preuzme posjed broda i odluči nastaviti iskorištavati brod na osnovi postojećeg zakupa, ali tako da sam preuzima ulogu zakupodavca, zakupoprimac bi, po općim načelima *common law*-a, imao pravo odustati od ugovora zbog promjene ugovorne stranke.²⁶ Međutim, u praksi se uzima da se zakupoprimac mortgageeu, koji je istodobno i assignee iz ugovora o ustupu zakupnine broda, izjavom o prihvatu ustupa odrekao prava odustanka od ugovora o

²³ Usp. ugovorne uglavke sadržane u ugovorima sklopljenim između naših brodarskih organizacija i stranih i domaćih kreditora, a pohranjenih kao dokumentacija u zbirka isprava uz upisnike brodova naših lučkih kapetanija.

²⁴ Usp. Barnett, R., *Asset Based Financing*, op. cit., str. 36/21—36/22.

²⁵ Usp. Barnett, R., *ibidem*.

²⁶ Usp. Barnett, R., *ibidem*.

zakupu broda ako i kad mortgagee preuzme izvršavanje ugovora o zakupu broda. U američkoj sudskoj praksi bilo je slučajeva da je zakupoprimac, premda je dao sudsku izjavu o prihvatu ustupa zakupnine broda, nakon što je mortgagee stupio u posjed broda, iznio prigovor da zbog promjene subjekata u položaju zakupodavca ugovor o zakupu broda nije više na snazi.

U načelu bi se moglo ustvrditi da će spremnost na daljnje osporavanje ili izvršavanje obveza iz ugovora o zakupu broda ovisiti i na strani zakupoprimca i na strani mortgagee-a koji je istodobno i primatelj ustupa u prvom redu o komercijalnom probitku postojećeg ugovora za svakog od njih, s obzirom na trenutno stanje na međunarodnom tržištu vozarina. Ako mortgagee ocijeni da su prilike na međunarodnom tržištu vozarina tako povoljne da mu se više komercijalno isplati prekinuti postojeći ugovor o zakupu broda i zaključiti novi aranžman o uposlenju broda s drugom osobom, iskoristit će svaku priliku koju mu ugovor ili zakon daju kako bi postojeći ugovor raskinuo ili od njega odustao. Istodobno će biti u interesu zakupoprimca da u takvoj situaciji održi postojeći ugovor o zakupu broda. Ako se međutim u obratnoj situaciji, prilike na međunarodnom tržištu broskog prostora izuzetno povoljne za zakupoprimca, on će nastojati iskoristiti svaku priliku koju mu ugovor i zakon pruža da postojeći ugovor o zakupu broda raskine ili da od njega odustane i sklopi novi ugovor uz još povoljnije uvjete za sebe. Upravo u takvoj situaciji došlo je do sporova o učinku izjave o prihvatu ustupa u američkom pravu.²⁷

Međutim, i u engleskom i u američkom pravu zauzet je stav da, ako mortgagee, koji je istodobno i assignee, preuzme izvršavanje ugovora o zakupu broda na strani zakupodavca, obvezan je ispunjavati i sve obveze koje iz takvog ugovora proizlaze za zakupodavca, bez obzira na eventualna suprotna utanačenja u ugovoru o ustupu zakupnine broda.²⁸

Problem prava ugovornog založnog vjerovnika da preuzme izvršavanje ugovora o zakupu broda, kao i problem postojanja ili nepostojanja obveze zakupoprimca da nastavi izvršavanje ugovora s drugim zakupodavcem, postao je zanimljiv i nezaobilazan i u našem pravu. ZPUP dopušta naime mogućnost da ugovorni založni vjerovnik može, ako to stranke ugovora izričito predvide, stupiti u posjed i preuzeti iskorištavanje broda.²⁹ Na osnovi zakonske odredbe sadržane u čl. 201., st. 2. ZPUP-a ugovorni založni vjerovnik pod određenim uvjetima ima pravo ili sam preuzeti iskorištavanje broda ili ga dati za svoj račun drugoj osobi na iskorištavanje kako bi iz civilnih plodova broda koji se ostvaruju iskorištavanjem, mogao podmiriti svoje tražbine pokrivena ugovornim založnim pravom. Ako se ugovorni založni vjerovnik odluči iskorištavati brod na temelju ranije sklopljenog ugovora o zakupu broda između zakupoprimca i brodovlasnika broda, čini nam se da bi u jugoslavenskom pravu ugovorni založni vjerovnik to mogao ostvariti samo na temelju posebnog sporazuma ili ugovornog uglavka o ustupu ugovora o

²⁷ Usp. Mahla, H. E., *Some Problems in Vessel Financing*, op. cit., str. 634. i dalje.

²⁸ Usp. Barnett, R., *Asset Based Financing*, op. cit., str. 36/22.

²⁹ Usp. čl. 201. st. 2. ZPUP-a izmjenjenog novelom iz 1985.

zakupu broda. Ovakovim ustupom zaključenim između ugovornog založnog vjerovnika i zakupodavca/brodovlasnika, zakupodavac bi prenio sva svoja prava, ali i obveze koje iz toga proizlaze, na ugovornog založnog vjerovnika. Drugim riječima zakupodavac bi morao ustupiti ugovornom založnom vjerovniku cjelokupni svoj kontraktuelni status. U smislu odredbe čl. 145. ZOO-a za pravovaljanost ovog ustupa potreban je pristanak dosadašnjeg zakupoprimalca.

Drugačija je međutim po našem pravu situacija ako je ugovor a zakupu broda, sklopljen prije upisa ugovornog založnog prava (i uglavka o pravu vjerovnika na upotrebu i iskorištavanje broda) upisan također u upisnik brodova. U tom slučaju takav ugovor o zakupu broda stječe stvarnopravni karakter, a time zakupoprimalac i prednost u pravu na upotrebu i iskorištavanje broda pred ugovornim založnim vjerovnikom. U takvoj situaciji ugovornom založnom vjerovniku koji ima pravo preuzeti brod na iskorištavanje ne bi preostalo ništa drugo nego da pričekava istek roka ugovora o zakupu broda ako zakupoprimalac ne želi nastaviti iskorištavati brod kao plovidbeni poduzetnik po uputama ugovornog založnog vjerovnika koji stupa u posjed broda preuzimajući faktično i pravno ulogu brodarara.³⁰

Iz navedenoga je očito da ustup zakupnine broda, posebno u situacijama kad se radi o dugoročnom zakupu broda, može biti ili u funkciji jamstva za otplatu kredita za brod ili u funkciji sredstva za otplatu kredita za brod ili u funkciji obojega istovremeno. Ustup zakupnine je relativno sigurno sredstvo jamstva za otplatu kredita za brod u odnosu na kreditora. U odnosu na dužnika to je ujedno i jedno od ekonomski najprihvatljivijih sredstava jamstva. S obzirom da zakupnina kao civilni plod broda redovito pritiječe tijekom cjelokupnog ugovornog razdoblja upotrebe broda, za obje stranke ugovora o kreditu to je je jedno od ekonomski najprikladnijih sredstava za otplatu kredita za brod.

UGOVOR O ZAKUPU BRODA UZ OPCIJU KUPNJE PO BARECON »A«

Iz cjelokupne dosadašnje analize nedvosmisleno proizlazi da zakupnina broda može imati vrlo važnu ulogu u oblikovanju financijske konstrukcije nabavke broda na kredit. Stoga bi ova naša analiza ostala nepotpuna kad ne bismo barem nešto više pažnje posvetili jednoj posebno izgrađenoj pravnoj konstrukciji angloameričkog prava tzv. ugovoru o zakupu broda uz opciju kupnje ili »hire/purchase agreement«.

Kad se radi o brodovima koje neka brodarska organizacija upotrebljava na temelju ugovora o zakupu broda uz opciju kupnje, takvo pravo opcije može biti sadržano ili u posebno sklopljenom ugovoru o zakupu uz opciju kupnje broda ili u nekom drugom ugovoru kojim se reguliraju odnosi stranaka involviranih u nabavku broda na kredit (kao npr. u okvirnom ugovoru, ugovoru o kreditu za brod, ugovoru o plovidbenom upravljanju brodom

³⁰ Usp. Gasparini, G., »Brodar, brodovlasnik«, Savjetovanje o stvarnopravnim i obveznopravnim jamstvima u vezi s brodom s aspekta osiguranja, Pula, studeni 1988.

itd.). Gdje će odredbe o opciji kupnje biti sadržane u konkretnom slučaju ovisi o slobodnoj volji stranaka, a sama činjenica da se one nalaze u nekoj drugoj ispravi ili ugovoru, a ne u posebno sročenom ugovoru, neće takve odredbe učiniti nevaljanima ili im pridati bilo kakvo drugačije značenje.

Kad se u praksi nabavlja brod na osnovi hire/purchase ugovora, to se često čini upotrebom standardnog formulara ugovora o zakupu broda koji je sastavila Baltička i međunarodna pomorska konferencija (Baltic International Maritime Conference — skraćeno BIMCO) i koji se koristi pod oznakom BARECON »A«.³¹

Ovaj se formular ugovora sastoji od tri odvojene cjeline. U prvom dijelu ugovora stranke nose osnovne i bitne podatke o pravnom poslu koji zaključuju (kao npr. imena i adrese stranaka ugovora, ime i osnovne podatke o tehničkim karakteristikama broda, o trajanju zakupa, visini zakupnine itd.). U drugom dijelu ugovora sadržane su standardne klauzule kojima se reguliraju pitanja isporuke broda, raskida ugovora, granica plovidbe broda u zakupu, održavanju i načinu upotrebe broda, plaćanju zakupnine, sredstvima jamstva za isplatu zakupnine, osiguranju i popravcima broda za vrijeme zakupa kao i o drugim relevantnim pitanjima u vezi s brodom danim u zakup. U trećem dijelu ugovora sadržano je nekoliko klauzula kojima se reguliraju osnovni pravni odnosi stranaka ugovora kad žele sklopiti zakup broda uz kasniju opciju kupnje istog broda.

Tako je npr. prvom klauzulom u trećem dijelu BARECON »A« predviđeno da će zakupoprimac, nakon isteka roka zakupa i pod uvjetom da je ispunio sve svoje obveze preuzete klauzulama sadržanim u prvom i drugom dijelu BARECON »A«, prilikom isplate zadnjeg iznosa zakupnine imati pravo kupiti odnosni brod sa svim pripadcima. Nakon toga u slijedećim klauzulama sadržane su odredbe o roku za isplatu zadnjeg iznosa zakupnine, isporuci broda kupcu, potrebnim fizičkim i pravnim svojstvima broda u trenutku isporuke, obvezi snošenja poreza i drugih davanja vezanih uz kupoprodaju broda, teretu troškova repatrijacije članova posade broda itd.

Iz ove kratke deskripcije sadržaja klauzula uvrštenih u treći dio BARECON-a »A« uočljivo je da je u tom dijelu ugovora o zakupu broda strankama ugovora dana mogućnost da sklope tzv. hire/purchase ugovor za brod u skladu s engleskim pravom, te da su regulirana sva ona pitanja kupoprodaje broda koja se po engleskom pravu nalaze u sferi stranačke ugovorne autonomije.

Iako zasada u našoj praksi nije bilo slučajeva da su naše brodarske organizacije nabavljale brodove na osnovi ugovora o zakupu uz opciju kupnje koji bi bio sklopljen u skladu s jugoslavenskim pravom, ipak to nije moguće. Stoga je zanimljivo spomenuti da i jugoslavensko pravo dopušta mogućnost stjecanja vlasništva stvari na temelju ugovora o zakupu odnosne stvari.

³¹ Usp. tekst standardnog formulara BIMCO-a pod nazivom BARECON »A« izdanje Savjeta za dokumentaciju pri Baltičkoj međunarodnoj pomorskoj konferenciji, rujan 1974.

Odredba o tome sadržana je u čl. 550., st. 1. ZOO-a kojom je predviđeno da, ako se sklopi ugovor o zakupu stvari uz odredbu da će stvar koja je dana u zakup prijeći u vlasništvo zakupca pod uvjetom da plaća zakupninu kroz određeno vrijeme, onda se na takvu stranačku pogodbu primjenjuju sva pravila predviđena ZOO-om koja se odnose na prodaju s obročnim otplatama cijene. (čl. 542—551. ZOO-a)

Analizirajući sadržaj ili smisao ove odredbe ZOO-a i uspoređujući je sa sadržajem ugovora o zakupu broda uz opciju kupnje kako je izgrađen u međunarodnoj poslovnoj praksi upotrebom BARECON-a »A«, ukazuje se izvjesna razlika između zakupa stvari na temelju odredaba našeg prava i BARECON-a »A«. Ona se prvenstveno sastoji u tomu što kod BARECON »A« ugovora o zakupu uz opciju kupnje zakupoprimalac ima samo pravo, ali ne obvezu kupnje odnosnog broda dok na osnovi odredaba čl. 550. st. 1. ZOO-a vlasništvo broda primljenog u zakup po samom zakonu prelazi na zakupoprimalca nakon isplate zakupnine za određeno ugovoreno razdoblje.

Moglo bi se postaviti pitanje nije li opcija kupnje broda sadržana u hire/ /purchase agreementu zapravo mogućnost vrlo slična našem pravnom institutu prava preče kupnje ili pravu prvokupa od strane zakupoprimalca. Ovakva usporedba, dakako, nameće se samo u slučaju ako je između stranaka ugovora predviđeno da će zakupoprimalac na kraju razdoblja zakupa broda imati pravo kupiti brod za određenu kupoprodajnu cijenu, a nikako u situacijama kad brod, nakon isplate zadnjeg obroka zakupnine, prelazi po ugovornoj odredbi ili po odredbi mjerodavnog prava u vlasništvo zakupoprimalca. Kako je i u jugoslavenskom pravu predviđena mogućnost da stranke ugovorno predvide pravo preče kupnje ili prvokupa, smatramo da nema nikakve zapreke da se i, bez primjene odredbe čl. 550., st. 1. ZOO-a, primjenom našeg prava sklopi pravovaljani ugovor koji bi u svemu odgovarao sadržaju klasičnog engleskog hire/purchase agreementa, odnosno ugovora sadržanog u trećem dijelu BARECON »A«.

UGOVOR O ZAKUPU BRODA UZ OPCIJU KUPNJE U PRAKSI NAŠIH BRODARSKIH ORGANIZACIJA

Jugoslavenske brodarske organizacije redovito ne raspolažu dovoljnim vlastitim investicijskim financijskim sredstvima za nabavku suvremenih i vrlo skupih brodova putem gotovinskog plaćanja. Stoga se obnavljanje i uvećanje jugoslavenske trgovačke flote obavlja gotovo isključivo na osnovi kreditnih aranžmana. Podaci u jugoslavenskim upisnicima brodova ukazuju na to da se u većini slučajeva radilo o nabavci broda za jugoslavenskog brodarka na osnovi ugovora o zakupu broda uz opciju kupnje.³²

Pri tomu valja napomenuti da su se kao vlasnici takvih brodova za vrijeme razdoblja trajanja zakupa broda javljale, bilo takve strane tvrtke čiji

³² Usp. dokumentaciju sadržanu u zbirkama isprava u upisnicima brodova naših lučkih kapetanija.

kapital je bio stvarno u rukama stranaca (tzv. »genuine off-shore companies«) bilo strane tvrtke osnovane kapitalom jugoslavenskih brodarskih organizacija (tzv. »off-shore companies«).³³

Mehanizam nabavke brodova preko stranih tvrtki odvija se obično tako da strana tvrtka sklopi ugovor o kupoprodaji s prodavateljem broda ili sa brodogradilištem time što financijska sredstva za isplatu kupovnine dobiva uzimanjem kredita kod stranih banaka. Tako kupljeni brod strana tvrtka prepušta na upotrebu jugoslavenskoj brodarskoj organizaciji i to na temelju ugovora o zakupu broda uz opciju kupnje time što pravo na zakupninu broda (koja ukupnim iznosom za cjelokupno razdoblje zakupa broda odgovara iznosu kredita za nabavku broda) ustupa kreditoru—banci. Na kraju razdoblja zakupa broda, jugoslavenska brodarska organizacija u pravilu stječe ugovorno pravo kupiti odnosni brod za iznos koji je znatno manji od stvarne tržišne vrijednosti takvog broda u trenutku prodaje.³⁴

Obzirom da su jugoslavenske brodarske organizacije prisiljene, u slučaju kupnje broda od stranca, udovoljiti brojnim i često teško ostvarljivim uvjetima financijske administrativnopravne, carinske i dr. prirode (kao npr. osiguranje investicijskih sredstava, pribavljanje uvozne dozvole itd.), to im u slučaju obnove i/ili povećanja flote daleko više odgovaraju aranžmani nabavke broda na temelju ugovora o zakupu broda uz opciju kupnje negoli kupoprodaja broda uz pridržaj prava vlasništva ili model predviđen odredbom čl. 550. st. 1. ZOO-a.

Ako konkretna jugoslavenska brodarska organizacija u trenutku obavljanja opcije kupnje broda na temelju ugovora o zakupu uz opciju kupnje ocijeni da joj je ekonomski isplativo, a često i pravno jedino moguće, zadržati brod uzet u zakup u vlasništvu strane tvrtke koju je sama osnovala svojim kapitalom, najnovijom promjenom ZPUP-a (i to odredbom čl. 175. st. 5) omogućeno joj je da na osnovi diskrecijske ocjene nadležnog saveznog upravnog organa takav brod upiše u jugoslavenski upisnik brodova kao brod jugoslavenske zastave u stranom vlasništvu pod uvjetom da sama obavlja administrativnu, ekonomsku i tehničku kontrolu nad brodom.

Imajući na umu sve administrativno-pravne, monetarnofinancijske, carinske i druge poteškoće s kojima su, zbog neracionalnosti sustavnih zakonskih rješenja, suočene jugoslavenske brodarske organizacije prilikom obnove i povećanja svojih flota, dolazi se do zaključka da jugoslavenski zakonodavac u najširem smislu riječi, nametnutim pravnim restrikcijama, podržava situaciju u kojoj znatni kapital, izražen u vrijednosti brodova u vlasništvu stranih tvrtki jugoslavenskih brodara, nema uvjeta ući u Jugoslaviju kao društveno vlasništvo odnosnih brodarskih organizacija ili su mu kod toga postavljene takve brojne i neracionalne zapreke da ga od toga odvraćaju.

³³ Takve »off-shore companies« jugoslavenske su brodarske organizacije ovlaštene osnivati u inozemstvu na osnovi Zakona o vanjskotrgovačkom poslovanju, »Sl. list SFRJ« 63/89.

³⁴ U engleskoj pravnoj teoriji i praksi ovaj mehanizam nabavke broda naziva se »block discounting method«. Usp. Goode, R. M., Commercial Law, Harmondsworth, 1983., str. 819 i dalje.

Osim toga, analizirajući česti mehanizam nabavke brodova jugoslavenskih brodarskih organizacija preko ugovora o zakupu broda uz opciju kupnje, nameće nam se još jedan zaključak. Općenito uzevši nabavka broda na osnovi zakupa uz opciju kupnje predstavlja u pravilu za prodavatelja broda određenu zaštitu da vlasništvo broda neće prijeći na (mogućeg) kupca broda prije potpune isplate cijene broda.³⁵ Međutim, u slučaju nabavke brodova od strane jugoslavenskih brodara na osnovi ugovora o zakupu uz opciju kupnje broda od svoje off-shore tvrtke često nema uopće ulogu jamstva takvoj tvrtki kao vlasniku i prodavatelju broda da će mu jugoslavenska brodarska organizacija uredno isplatiti cjelokupnu cijenu broda prije negoli stekne pravo prenijeti vlasništvo nego je to način da jugoslavenski brodari mogu iskoristavati brodove koje namjeravaju uvrstiti u svoju flotu za vrijeme (zakupa) dok ne stvore sve potrebne pravne pretpostavke za prijenos vlasništva broda.

Ne gubeći iz vida i mogućnost da se u ponekom konkretnom slučaju brod zadržava u vlasništvu strane off-shore tvrtke iz spekulativnih razloga, ipak treba naglasiti da bi zadržavanje brodova bilo privremeno (za vrijeme trajanja zakupa) bilo trajno (i nakon isteka zakupa) u vlasništvu stranih tvrtki jugoslavenskih brodarskih organizacija čak i u spekulativne svrhe bilo rjeđe i moglo bi se uspješnije suzbijati kad ne bi postojale ili bi barem bile lakše savladive sve postojeće zakonske poteškoće povezane s nabavkom broda od inozemnog prodavatelja.³⁶

ZAKLJUČAK

Iz svega izloženog očito je koliko je važna uloga zakupnine broda u oblikovanju financijske konstrukcije za nabavku broda na kredit i to ne samo u našim uvjetima nego i u svjetskoj poslovnoj praksi. Sigurno je da se ustup zakupnine broda i kao sredstvo jamstva za otplatu kredita za brod, ali i kao sredstvo otplate kredita za brod, a u našim uvjetima i kao sredstvo premošćivanja pravnih prepreka za stjecanje brodova, koristi mnogo češće u situacijama kad se radi o financijski slabijim kreditnim dužnicima koji nisu u stanju pružiti kreditoru neko sigurnije jamstvo (npr. bankovno jamstvo) za otplatu kredita, ili koji imaju veće poteškoće osigurati financijske izvore za otplatu duga za nabavku broda.

Kad je riječ o nabavci brodova naših brodarskih organizacija uz uzimanje takvog broda u zakup i ustupa zakupnine broda u korist kreditora, onda treba napomenuti da su određene carinske restrikcije postale preprekom širem korištenju naprijed opisanog modela čistog modela nabavke broda na osnovi zakupa. U praksi se tome pokušava doskočiti kombinacijom zaključivanja brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod povezanog sa ugovorom o upravljanju brodom, što praktično dovodi do vrlo sličnog rezultata kao i kad se sklopi ugovor o zakupu broda uz opciju kupnje. Ostaje međutim pitanje do kada će pravni sustav jedne zemlje koja po-

³⁵ Vidi o tome naprijed u ovom radu.

³⁶ Usp. Jelinović, Z., *Ekonomika prometa i pomorstva*, Zagreb 1983., str. 268—280 i 426—436.

morsku orijentaciju stavlja, barem deklarativno, u prvi plan, kad se već mjerama ekonomske politike ne može aktivno djelovati na razvoj naše trgovačke mornarice, stvarati dodatne poteškoće za stjecanje brodova našim ionako financijski nedovoljno jakim brodarskim organizacijama?

Summary

ASSIGNMENT OF CHARTER HIRE

The article deals with the assignment of charter hire as a security for ship financing and a means of repayment of the credit arrangement as implemented in practice. In the first part of the article the author elaborates a concept and the basic principles of the assignment of a claim with special regard to Yugoslav Law. In the second part the author points to the importance of charter hire as an element of many ways of financing ship acquisition. Very frequently an assignment of charter hire is not only a security device but at the same time a source for the repayment of a credit given for the acquisition of a ship. She elaborates all legal aspects of the assignment of charter hire without losing the special importance that this security device has for Yugoslav shipowners in their continuing attempt to develop their merchant fleet in spite of the very unfavorable economic and legal conditions for investment still prevailing in Yugoslavia. On the basis of an investigation undertaken by the author herself through inspection of all vessel registries along the Adriatic coast and in Belgrade she came to the conclusion that most cases of ship acquisition by Yugoslav shipowners are on a credit basis secured by ship's mortgage (so called Yugoslav contractual right of pledge over a ship) and supported by a very sophisticated scheme of securities. At the same time it was very often the case that a hire/purchase agreement was contracted as a model for ship acquisition.