

pravna osoba. Takva se tužba stoga ne može smatrati tužbom podnesenom protiv tuženika, niti se njome može proizvesti učinak prekida toka zastarjevanja tražbine protiv tuženika. Na tome ne može ništa promijeniti činjenica što je tužitelj u onoj parnici, koristeći se članom 180 st.1 Zpp., svoju tužbu preinačio tako što ju je umjesto protiv Zajednice jugoslavenskih željeznica upravio protiv sadanjeg tuženika, jer je za usvajanje njegova prijedloga za preinačenje bio prema čl.180 st.2 Zpp. potreban tuženikov pristanak, a on ga nije dao, pa zbog toga pravomoćnim rješenjem od 30.V 1963. nije dopušteno da na mjesto prvooznačenog tuženika stupi današnji tuženik. Prema tome u onom postupku parnica protiv tuženika nije ni počela teći, pa stoga tužitelj nije u njoj ni mogao ostverivati sudske radnje, koje bi mogle u smislu naprijed citiranih propisa proizvesti učinak prekida toka zastare.

Z.R.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 10.X 1963.

Vijeće: Gabro Badovinač, dr Vladislav Brajković, dr Emilije Pallua

Time-charter nije ugovor o zakupu broda - Ugovor sklopljen na tipskom formularu "Baltim Uniform Time Charter" odgovara brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod našeg zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova

Tužitelj je tražio tužbom da mu tuženi plati iznos od dinara 3,645.000.- s kamatama s naslova neplaćene provizije iz brodarskog ugovora na vrijeme, koji se ugovor ima smatrati ugovorom o zakupu broda, a koju mu proviziju tuženik nije platio.

Tuženik se u cijelosti usprotivio zahtjevu tužbe, tvrdeći da je zahtjev tužitelja neosnovan, jer da se u predmetnom slučaju nije radilo o ugovoru o zakupu broda, već o ugovoru na vrijeme za prijevoz robe, tj. o brodarskom ugovoru, pa da je na osnovi toga tuženik platio tužitelju odgovarajuću proviziju.

Nakon provedene rasprave sud je presudio kao u dispozitivu iz slijedećih razloga:

Medju strankama je nesporno da je tuženik posredstvom tužitelja kao agenta sklopio s firmom "Zim Israel Navigation" po tipskom ugovoru "Balttime Uniform Time Charter" dana 21.VIII 1958. ugovor o iskorišćivanju broda "Travnik" za trajanje od 6 mjeseci; da je ugovor naknadnim sporazumom produžavan, tako da je izvršenje ovoga ugovora trajalo do 27.IX 1962.; da je odnosni ugovor sklopljen i produžavan tužiteljevim posredstvom; da tužitelju za uslugu posredovanja pripada provizija od koje je tuženik platio 1%.

Sporno je medju strankama da li se odnosni ugovor "Balttime Uniform Time Charter" ima smatrati ugovorom o zakupu, i da je prema tome tuženik dužan tužitelju platiti razliku do 2,5% na iznos zakupnine u visini utuženog iznosa, odnosno da li se predmetni ugovor ima smatrati kao ugovor o prijevozu robe, te da prema tome tužitelju ne pripada razlika neplaćene provizije, koje bi mu pripadala kad bi se radilo o ugovoru o zakupu.

Rješavajući sporno pitanje sud je u prvom redu pošao da analizira predmetni ugovor sa stajališta pozitivnih propisa, tj. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova /Sl.list FNRJ br.25/59 od 13.VI 1959./.

Ocjenjujući sporno pitanje sud je uzeo u obzir najprije odredbu čl.116 Zakona, koji sadrži odredbe o tome, koji se ugovor smatra ugovorom o zakupu broda. Prema odredbama toga člana ugovorom o zakupu broda smatra se onaj ugovor kad zakupodavac daje zakupcu određeni brod na upotrebu uz plaćanje zakupnine radi vršenja pomorske plovidbene djelatnosti. Da bi se moglo sporno pitanje riješiti, potrebno je najprije odrediti kod spornog ugovora tko je nosilac pomorske plovidbene djelatnosti. Ovo je moguće odrediti kako iz sadržaja ugovora kao cjeline, tako i iz pojedinih ugovornih klauzula, koje po svome sadržaju treba da odgovaraju odredbama čl.118 Zakona. Međjutim ako se i tada pojavi sumnja da li je zaključen ugovor o zakupu broda ili brodarski ugovor, treba uzeti da je zaključen brodarski ugovor /čl.121 Zakona/.

Analizirajući predmetni ugovor sud je stekao uvjerenje da se u predmetnom slučaju radi o brodarskom ugovoru na vrijeme za prijevoz robe, a ne o ugovoru o zakupu. Naime iz teksta ugovora slijedi da je brodar, tj. tuženik, dužan brod opskrbiti svima živežnim namirnicama, platiti posadi što joj pripada, osigurati brod, brinuti se za sve potrebne zalihe palube i stroja, i održavati trup i stroj broda u potpuno valjanom stanju za vrijeme trajanja ugovora. Iz ove odredbe ugovora vidi se da je brod, koji je bio predmet spornog ugovora, ostao u posjedu brodarovu, tj. tuženikovu, i da je tuženik nosilac pomorske plovidbene djelatnosti. Da je tuženik

stvarno i udovoljavao toj obavezi ugovora, slijedi i iz isplatne liste osobnih dohodaka, koju je tuženik priložio u spis, a iz koje slijedi da je kroz sporno vrijeme tuženik vršio plaćanje posade.

Nadalje iz ugovornih obaveza naručitelja broda /tačka 4 ugovora/ slijedi da se naručitelj ima brinuti i plaćati samo tekuće gorivo, vođu za kotlove, lučke takse, pilotažu i ostale pristojbe, te još neke izdatke koji nastaju u vezi s robom i njenim prijevozom. Ove obaveze naručitelja broda karakteristične su za brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod u skladu odredaba čl.17 Zakona. Naime, brodarski ugovor na vrijeme upotrebljava se u praksi onda kad naručitelj ima veće količine tereta koje želi da mu se prevezu u više uzastopnih putovanja, te mu je svrha da si naručitelj osigura potreban brodski prostor za određeni vremenski period, te da se na taj način osigura protiv eventualnih kolebanja vozarine na tržištu brodskog prostora. Obzirom na takav cilj i svrhu ugovora ove vrste razumljivo je da naručitelj, uz rizik vremena koliko će koji prijevoz trajati, odnosno koliko će vremena biti potrebno da se roba preveze, preuzima na sebe i neke troškove, koji inače terete brodaru kod običnog brodarskog ugovora na jedno putovanje, te prema tome odredbe tačke 4 spomenutog ugovora ni ukoliko ne upućuju da bi se ovdje radilo o nekom drugom ugovoru, a ne o ugovoru o prijevozu. Naime, i kod ugovora na vrijeme osnovna je brodarova obaveza izvršenje prijevoza robe, te se u naravi posla, bez obzira što se neki troškovi prevladavaju na naručitelja, ništa nije promijenilo. Da je to tako slijedi i iz daljnjin tačaka odnosno ugovora kao što je npr. odredba o plaćanju vozarine. Iz predmetnog ugovora vidi se da je plaćanje vozarine ugovoreno onako kako to predviđa čl.82 Zakona, koji se odnosi na brodarski ugovor na vrijeme, a ne onako kako je predviđeno za plaćanje zakupnine u smislu čl.122 Zakona.

Isto tako odredbe ugovora /tačka 9/ o dužnostima zapovjednika broda u cijelosti odgovaraju odredbama čl.17, st.1 Zakona, koje se odredbe odnose također na brodarski ugovor na vrijeme, te tu nije predviđeno da bi naručitelj mogao mijenjati posadu, što bi bilo karakteristično za ugovor o zakupu broda /čl.120 Zakona/. Naime, iz odnosne tačke ugovora slijedi samo to da je tuženiku kao brodaru ostavljeno da on mijenja posadu, a naručitelj da je ovlašten samo da o svom nezadovoljstvu s pojedinim članovima posade obavijesti naručitelja. Prema tome naručitelj kao takav nema nikakvih prava prema posadi, što bi, međjutim, kad bi se radilo o ugovoru o zakupu imao pravo.

Nadalje što se tiče brodarove odgovornosti /tačke 13/ valja istaći da odnosna tačka isključuje odgovornost koja je karakteristična za vrstu brodarskih ugovora na vrijeme,

a koja se odnosi na komercijalne greške zapovjednika i drugih članova posade u vezi s naručiteljevim nalogom, što je u skladu s odredbama čl.18 st.2 Zakona. To isključenje brodarove odgovornosti nije onakvo kako ga predviđa čl.119 Zakona koji se odnosi na zakup broda, a gdje se odgovornost brodarova svodi samo za mane koje čine brod nesposobnim i umanjuju njegovu sposobnost za ugovoreno ili uobičajeno iskorišćivanje, a koje su mane postojale u vrijeme predaje broda zakupcu.

Uostalom ovim tipom brodarskog ugovora, tj. "Baltim", koji je po nahođenju ovog suda kao i po nahođenju vladajuće teorije pomorskog prava, ugovor o djelu, postoji mogućnost modificiranja brodarove odgovornosti, a takvo modificiranje ni u kom slučaju ne ukazuje da bi se radilo o nekoj drugoj vrsti ugovora, a ne o brodarskom ugovoru na vrijeme.

Uostalom, odredbe klauzula spornog ugovora i to br.16, 18 i 19, tj. o gubitku broda, založnom pravu i spasavanju, a koje se klauzule nadovezuju na odredbe čl.21 Zakona, očitito ukazuju da se kod ovoga tipa ugovora ne radi o ugovoru o zakupu, već o brodarskom ugovoru, za koji je u pogledu plaćanja vozarine karakterističan čl.73 Zakona, tj. založno brodarovo pravo za neplaćenu vozarinu, kao i čl.85 koji se odnosi na nagradu za spasavanje. Valja istaći da u smislu odredaba čl.126 Zakona nagrada za spasavanje kad se radi o zakupu broda pripada zakupcu, a ne brodaru, što kod predmetnog ugovora nije slučaj, jer tačka 19 Ugovora izričito predviđa da će zaradjene nagrade za spasavanje i pružanje pomoći drugim brodovima biti u zajedničku korist brodarovu i naručiteljevu, što je i normalno obzirom da naručitelj snosi rizik vremena. Medjutim ovakav uglavak ne bi bio u skladu s načelom izraženim u čl.126 Zakona koji se odnosi na ugovor o zakupu.

Obzirom da se tužitelj pozvao na presudu Saveznog vrhovnog suda, opravdavajući njom svoje stajalište, valja istaći da ovaj sud ne može prihvatiti stajalište Saveznog vrhovnog suda, da bi se sporni ugovor obzirom na elemente i pojedine njegove tačke imao smatrati ugovorom o zakupu broda. Ovakvo shvaćanje izraženo u spomenutoj presudi protivno je izričitom zakonskom propisu čl.121, tj. da se u slučaju sumnje da li je zaključen ugovor o zakupu broda ili brodarski ugovor, smatra da je zaključen brodarski ugovor. Propisi na koje se poziva Savezni vrhovni sud kao što su Naredba o određivanju vrste robe i usluga, pri čijem će se izvozu davati propisane premije na ostvarene devize /Sl.list FNRJ br.10/61/, ne može imati utjecaja na osnovno pitanje da li se jedan ugovor ima smatrati ugovorom o zakupu ili brodarskim ugovorom, pa se stoga ne može ni prihvatiti stajalište Saveznog vrhovnog suda, da bi se ugovor zaključen na formularu "Time Charter"

imao smatrati ugovorom o zakupu, jer da po svom sadržaju takav ugovor može biti i brodarski ugovor i ugovor o zakupu. Po nahodjenju ovog suda takvo stajalište je neodrživo, jer jedan ugovor ne može u isto vrijeme biti ugovor o djelu i ugovor o zakupu. On može biti samo jedno od toga dvojga. U svjetskoj praksi formularnih brodarskih ugovora kao i u pravnoj teoriji postoji određeno shvaćanje da se formalni ugovori tipa "Baltim" smatraju ne ugovorima o zakupu, već o brodarskim ugovorima, utoliko prije što za tip zakupnih ugovora postoje specijalni formulari ugovora kao što je "Bare Boat Charter" ili "Demmisse Charter", koji se formulari upotrebljavaju kad se želi sklopiti ugovor o zakupu.

Osim toga valja istaći da je prema našim pozitivnim propisima za sklapanje ugovora o zakupu u pogledu plovni objekata predviđen poseban postupak. Naime, sklapanje ugovora o zakupu s inozemnim osobama bilo bi protivno propisima Uredbe o zabrani otudjivanja plovni objekata na moru /Sl.list FNRJ br. 36/56/ i odredbama Zakona o sredstvima privrednih organizacija /Sl.list FNRJ br.16/61/ čl.125 prema kojima bi tuženik za sklapanje ugovora o zakupu morao prethodno udovoljiti zahtjevima tih propisa, što međjutim nije potrebno ako se radi o brodarskom ugovoru na vrijeme, kao što je predmetni ugovor, pa stoga tuženiku nije ni bilo potrebno za valjano sklapanje takvoga ugovora da udovolji odnosnim propisima citirane Uredbe i Zakona.

Napokon valja istaći da je opća praksa da naše brodarske poduzeća sklapaju brodarske ugovore na vrijeme s inozemnim partnerima, kao što je i praksa da naši naručitelji sklapaju isto tako ugovore s inozemnim brodarima, te su takvi ugovori tretirani svagdje i u svakom slučaju samo kao ugovori o prijevozu robe morem, tj. brodarski ugovori, a ne ugovori o zakupu.

G.B.