

PRIKAZI KNJIGA I ČASOPISA

Rodière R.: BRODARSKI UGOVORI NA  
DUGO VRIJEME /Les chartes-parties  
à longue durée/, Journal de la Ma-  
rine marchande, 1963, str. 2751-2752.

Brodarski ugovori na vrijeme sklapaju se u su-  
vremenom poslovanju na vrlo duge rokove. Oni s jedne strane  
osiguravaju brodovlasniku određenu visinu vozarine, ako bi  
vozarine padale, ali s druge strane naručitelja osiguravaju  
od skoka vozarina. Ti ugovori vežu ugovorne stranke, koje od  
njih ne mogu odstupati. Međutim drukčije se problem postavlja  
u slučaju prodaje broda. Već Pothier je postavio načelo  
da kupac nije vezan brodarskim ugovorom svoga prodavaoca,  
iako mora dovršiti putovanje koje je započeto, jer ne može  
smjesta dati iskrcati teret. Ta situacija je različita od  
one kod nekretnina kod kojih prema čl. 1743 gradj. zak. novi  
vlasnik-kupac nekretnine mora poštivati najamni ugovor svo-  
ga prednika, ako je ugovor sastavljen pismeno i registriran.  
No kako brodarski ugovor /affrètement/ nije najam broda, i  
kako brod nije nekretnina, ova odredba ne dolazi do primjene  
na brodarske ugovore. Kako ni brodarski ugovor ni zakup bro-  
da ne stvaraju stvarnih prava na brod, treba zaključiti da  
se brod prodaje bez brodarskog ugovora /charte-partie/. Je-  
dino ograničenje koje je postavio Pothier vrijedit će i dan-  
nas. Obje stranke se nalaze u slučaju prodaje broda u jed-  
nakom položaju, tj. i stečnik broda i naručitelj mogu se  
osloboditi brodarskog ugovora. Oba rješenja su jednako loša,  
jer ne dopuštaju kupcu da se osloni na povoljan za brodera  
brodarski ugovor, ali ni naručitelju u slučaju da je ugovor  
za njega povoljan. Jedini način da se tome odmogne je prema  
sadanjem francuskom pravu taj da se u brodarski ugovor unese  
obveza za brodovlasnika da će kod eventualne prodaje broda  
uvrstiti u ugovor o kupoprodaji nastavak brodarskog ugovora  
i obveza naručiteljeva da će nastaviti ugovorni odnos s novim  
stečnikom broda, i da se odgovarajući uglavak unese u kupo-  
prodajni ugovor o brodu. Ovo nije teško provesti i mnoge  
stranke služe se ovim načinom, ali on nije posve siguran, jer  
brodovlasnik može zaboraviti ili namjerno propustiti da unese  
odgovarajuću klauzulu u kupoprodajni ugovor, i u tom slučaju  
naručitelj ostaje nepokriven.

Dalja poteškoće nastaje kod takvih ugovora s obzi-  
rom na ograničenje brodovlasnikove odgovornosti abandonom u  
smislu čl. 216 trg. zak., a prema kojemu ovlast abandona pripa-  
da samo brodovlasniku, a ne i naručitelju, čak i u slučaju da  
on postavlja zapovjednike, i ako zapovjednik radi po nalogima  
naručiteljevima.

Posebne poteškoće nastaju u suvremenom kreditiranju brodogrednje, u kojem se uobičajilo da si banka daje cedirati vozerinu koja je ugovorena u broderskom ugovoru, jer u tom slučaju nastaju one komplikacije koje su navedene kod kupoprodaje /i koje se svode na ovisnost, ovdje banke kao inače naručitelja, od postupka brodovlasnika, potencijalnog prodavaoca, u dobroj vjeri kod kupoprodaje broda/ i osim toga još i teže komplikacije kod brodovlasnikova stečaja, jer prema sadanjem stanju francuskog prava kod prodaje broda u stečaju ne bi broderski ugovor, povoljan za naručitelja, mogao preživjeti prodaju.

Rješenje svih tih poteškoća moglo bi se naći u organizaciji publiciteta broderskih ugovora na duže vrijeme. Neka strana zakonodavstva su takav publicitet organizirala, iako mu nisu dala onaj domet koji bi bio moguć.

Talijanski zakonik o plovidbi previdio je publicitet ugovora o zakupu broda, ali ne i broderskog ugovora na vrijeme, jer nije donio odredbe o "time charter"-u, ali poljski zakonik je donio rješenje koje je zadovoljavajuće. Poljski zakonik naime propisuje upis brodovlasnika i brodera u upisnik, a definira brodera kao "osobu koja u vlastito ime vrši prijevoz tereta s vlastitim ili tuđim brodom", a u drugoj odredbi propisuje da "promjena vlasništva broda nema učinka na broderski ugovor na vrijeme". Zakonici: talijanski, grčki, poljski, argentinski i srednj-američki projekti određuju da se pretpostavlja da je brodar brodovlasnik, ako nije drukčiji upis izvršen, i tako je i ovlast abandonu na taj način proširena i na naručitelja iz broderskog ugovora kad je upisan kao brodar, dakako vrijednošću broda. 1/

1/

Prema čl.71. poljskog pomorskog zakonika, kako se u članku kaže, brodar je /u engl.prijevodu "managing owner"/ osoba koja u vlastito ime vrši prijevozni posao sa svojim ili tuđim brodom, a brodar je prema čl.178. protustranka naručiteljeva u broderskom ugovoru na vrijeme /"u engl.prijevodu "time-charter"/. Radi toga čl.180, st.1 određuje da promjena u vlasništvu broda nema učinka na broderski ugovor na vrijeme, a u slučaju promjene brodera novi brodar stupa u dužnosti svoje prethodnika prema čl.180, st.2. Prema čl.20, § 1,t.6 poljskog pomorskog zakonika u upisnik se upisuju kako vlasnik tako i brodar svakoga poljskog broda. Iako nema izričite odredbe o tome, dosljedno odredbi čl.21 zakonika da se upisi vrše na temelju izjava interesiranih stranaka, izgleda da će se upis brodera moći izvršiti samo na temelju upisa pravnog naslova na kojemu se osniva njegovo svojstvo brodera. Ipak treba naglasiti da prema odredbama čl.25 st.1

Medjutim nijedno zakonodavstvo ne rješava probleme koje postavlja suvremeni pomorski kredit, a ta pitanja bi mogla riješiti samo javnost brodarskih ugovora na vrijeme kao i ustupa vozarine. Ovo bi moglo u francuskom zakonodavstvu biti provedeno po uzoru zakona od 23.III 1855. o upisima na nekretnine, koji se zakon odnosi na zakup duži od 18 godina /odnosno nakon novele od 1961. na one duže od 12 godina/ kao i na ustupke zakupnine duže od 3 godine.

Ovo bi osiguralo djelovanje brodarskih ugovora i cesije vozarine prema trećima, bez bilo kakve nepravdičnosti, ali bi ostalo da se riješi pitanje hipotekarnih i privilegiranih vjerovnika na brodu. Prema sadanjem stanju francuskog prava hipotekarni i privilegirani imaju prednost pred brodarskim ugovorom i cesijom vozarine. Kad bi se organizirala dovoljna javnost brodarskih ugovora i cesije vozarine, moglo bi se odrediti i to da hipotekarne tražbine upisane nakon davanja javnosti odnosnim ugovorima i cesijama nemaju pred njima prednosti. Ako bi se pristupilo i uređivanju odnosa privilegija i tih ugovora i cesija, trebalo bi svakako postupiti na međunarodnom planu, već obzirom na Konvenciju o izjednačenju nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama od 1926, koja je recipirana u francusko interno pravo novelom od 1949. Upravo to je i svrha ovoga članka da ukaže na probleme koji traže rješenje da bi se pravično arbitriralo između različitih privatnih interesa koji su u pitanju.

U ovom članku prof. Rodière nije se obazreo na pravna pravila jugoslavenske Uredbe sa zak. snagom od 30.V 1939. o stvarnim pravima na brodu i pomorskim privilegijima, prema kojoj je, uz recepciju odredaba spomenute Konvencije od 1926, dopušten i upis prava zakupa i porabnih ugovora na temelju koje odredbe je moguć i upis broдача, koji je različit od brodovlasnika, odnosno nosioca prava korištenja na brodu. Unifikacija publiciteta broдача i brodarskih ugovora bila je predmet diskusije na konferencijama CMI-a u Rijeci 1959. i u Ateni 1962, pa se pokazalo da s jedne strane postoji potreba za javnošću tih instituta, ali da s druge strane postoje ozbiljne poteškoće obzirom na način na koji bi tu javnost trebalo organizirati.

E.P.

---

zakonika upisi u upisnik imaju samo deklaratorni značaj, a da prema st.2 istog člana opće odredbe o upisivanju prava na zemljište dolaze do primjene i kod upisa brodova /pri čemu se bilješka uz prijevod teksta u Law of Eastern Europe, br.7 str.334 poziva na Uredbu od 11.X 1946. o stvarnim pravima i o upisima na zemljištima/.

E.P.