

Institut brodara: hrvatski pomorski brend ili relikv prošlosti

The Term „Ship’s Operator“: Croatian Maritime Brand or a Relic of the Past

Ante Vuković

Split
e-mail: antevukovic17@net.hr

UDK 656.61:347.79

Pregledni članak / Review

Rukopis primljen / Paper accepted: 30. 1. 2013.

Sažetak

Cilj rada je istražiti opravdanost postojanja pojma brodara kao središnje osobe u važećem Pomorskom zakoniku. U istraživanju su korištene znanstvene metode. Uz pomoć povijesne metode utvrđeno je bogat povijesni razvoj pojma brodara a nas dok je uz pomoć komparativne metode utvrđeno kako brodara kao stožernu osobu u pomorskom poduzetništvu još uvijek označavaju u Italiji (*armatore*) i Sloveniji (*ladjar*). U slučaju da brodovlasnik zauzme mjesto brodara za obveze nastale u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda, institut brodara neće se ugasi jer će on i nadalje, *inter alia* ostati posjednik broda i nositelj plovidbenog pothvata u hrvatskom pomorskom pravu.

Zaključno, pojam brodar predstavlja našu pomorsku tradiciju koji su osmislili a zatim i afirmirali ugledni hrvatski pravници na čelu s akademikom Brajkovićem i koji se ne smije proglasiti relikvom prošlosti. U ovoj tvrdnji ogleđa se i znanstveni dopinos rada.

Summary

The aim of this paper is to research the justification for existence of the term „ship’s operator“ as a central person in current Maritime Code. Scientific methods have been used in this study. Rich historical development of the term „ship’s operator“ was confirmed in Croatia using historical method while using comparative method it was found that ship’s operator (as a central person in maritime enterprise) is still used in Italy (armatore) and Slovenia (ladjar). In the case when shipowner takes ship’s operator place for liabilities incurred in connection with ship’s navigation and utilization, ship’s operator institute won’t shut down because it will remain inter alia ship’s possessor and exponent of maritime venture according to Croatian maritime law.

Finally, term ship’s operator represents our maritime tradition which was figured out and then affirmed by prominent Croatian lawyers with academician Brajkovic in charge and it can not be declared as a relic of the past. Scientific contribution of the paper has been reflected in this assertion.

UVOD / Introduction

Je li institut brodara hrvatski pomorski brend ili je brodar relikv prošlosti? Ova dilema i danas izaziva stalna proturječja u znanstvenoj i stručnoj pomorskoj javnosti. S jedne strane su tzv. tradicionalisti koji institut brodara smatraju hrvatskim bogatim pomorskim nasljeđenjem zapravo hrvatskim pomorskim brendom (uz institut „pomorstvo“) dok su s druge strane autori koji misle da je ovaj institut pregazilo vrijeme i zato mora otići u povijest jer je relikv socijalističke prošlosti. Među znanstvenicima koji se bore za njegov daljnji opstanak u našem pomorskom pravu je i prof. Grabovac. U radu pod naslovom „Trebali pojam brodar u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?“¹ on se zalaže da

¹ Ivo Grabovac, Trebali pojam brodar u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?, „Naše more“ 44 (1997), 1-2; 63-66.

se zadrži tradicionalni pojam brodara, osim u slučaju prijevoza kada je prikladniji izraz prijevoznik. Nasuprot njemu je prof. Filipović koji u radu pod naslovom: „Zašto nam više ne treba „brodar“ u Pomorskom zakoniku“² predlaže brisanje pojma brodara iz Pomorskog zakonika i zamjenu pojmom brodovlasnika u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976. (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.*, dalje: LLMC konvencija). Znanstvene kontroverze potaknule su nas na detaljno istraživanje naših povijesnih izvora u vezi s pojmom brodar kao i na dodatno istraživanje rješenja iz pomorskih zakona Italije i Slovenije te drugih država.

Pojam brodar ima osobitost i u tome

² Velimir Filipović, Zašto nam više ne treba „brodar“ u Pomorskom zakoniku, Zbornik PFZ, 56, Poseban broj, 555-565 (2006).

KLJUČNE RIJEČI

brodar
brodovlasnik
međunarodne konvencije
armatore
ladjar

KEY WORDS

ship’s operator
owner
international conventions
armatore
ladjar

što se ne prevodi na engleski jezik na jedinstven način. Koriste se različitim izrazima, poput *ship’s operator*, *ship operator*, *operator of the vessel*, a nije rijetkost da se koristi i izraz *manager*. U starijim pravnim vrelima pronalazi se izraz *shipper* dok se u ISM pravilniku koristi *company*.

U članku ćemo zato detaljno analizirati: povijest instituta brodara na našoj obali, aktualna rješenja iz Pomorskog zakonika, ISM pravilnika i pomorske zakone Italije i Slovenije te na temelju svega donijeti odgovarajući zaključak.

POVIJESNI IZVORI / Historical sources

Povijest našeg pomorskog prava veže se uz srednji vijek, najprije kao običajno

– nepisano pravo (*ius non scriptum*), a zatim kroz statutarno pravo (*statutum*) pojedinih komuna (gradova) koje je pak nastalo na recepciji rimskog prava i prema uzoru na srednjovjekovne talijanske gradove na drugoj strani Jadranskog mora. Najviše odredbi iz pomorskog prava ima Dubrovački statut iz 1272. godine. Čitava njegova VII. knjiga sa 67 glava odnosi se na uređenje pomorsko-pravnih odnosa. U Splitskom statutu iz 1312. godine najviše odredbi pomorskog prava nalazi se u VI. Knjizi, a među pojmovima ističu se tzv. represalije. Središnja osoba u pomorstvu je parun koji je uz vlasništvo broda (jedrenjaka) bio i njegov zapovjednik. Pojavom davanja brodova u zakup i zakupnik broda dobiva naziv *patronus*, pa bismo mogli stvar pojednostaviti i reći da je parun ono što danas nazivamo **brodarom**.³ Odredbe pomorskog prava iz srednjovjekovnih statuta važile su na našoj obali (iznimka je jedino Dubrovnik koji je kao samostalna država poslije donio niz zakonodavnih akata kojima se regulira upravno-pravna materija u trgovačkoj mornarici) sve do primjene zakonodavnog *Editto Politico di navigazione mercantile austriaca*, odnosno do francuskog *Code de commerce*, koji je kod nas uveden u vrijeme Ilirskih provincija 1812. godine. Ta dva zakonodavna akta ostala su osnovnim vrelima pomorskog prava za našu obalu i zadržala svoju važnost sve do donošenja zakona u FNRJ (više u nastavku rada).

U znanstvenoj javnosti često se misli da je autor pojma brodarka akademik Vladislav Brajković. On je, međutim, samo do kraja afirmirao taj središnji i očigledno dugovječni pojam našeg pomorskog zakonodavstva u 50-im godinama prošlog stoljeća, ali i nije njegov autor.⁴ Autor je dr. Vjekoslav Škarica iz Splita što smo utvrdili neposrednim uvidom u njegovu knjigu pod naslovom „Osnove trgovačkog pomorskog zakona za jugoslavensku državu: sa popratnim tumačem“ (dalje: Osnove trgovačkog pomorskog zakona) koja se čuva kao original u Sveučilišnoj knjižnici u Splitu. U impresumu piše da je izdana 1919. godine od izdavača „Hrvatska štamparija“ iz Splita, ima 108 stranica, a sastoji se od

³ Tako Antun Cvitančić, Iz dalmatinske pravne povijesti, „Književni krug“, Split, 2002., str. 732.

⁴ Prof. Cvitančić odlučujuće zasluge za znanstveno proučavanje našeg srednjovjekovnog prava pripisuje upravo akademiku Brajkoviću i njegovoj monografiji *Étude historique sur droit maritime privé du littoral yougoslave*, Marseille, 1933.

276 članaka u kojima autor kodificira pomorsko pravo za potrebe tadašnje Kraljevine Srba Hrvata i Slovenaca.⁵ Knjiga je bila predložak i za Nacrt pomorsko-trgovačkog zakonika iz 1937. koji, međutim, nikad nije bio i donesen. U svezi samog nastanka pojma brodarka dr. Škarica na str. 19. u napomeni 10 kaže: „U našem jeziku nijesmo našli poznatog naziva za voditelja pomorske trgovine (*Ausrüster, armateur, freighter, shipper, armatore*). U primorju ga nazivlju sasma neispravo brodovlasnikom. Mi smo poprimili riječ „brodar“, koja po duhu jezika naznačuje onoga koji raspolaže brodom, a mogao bi se nazvati i „vozar“: kao onaj, koji prima na sebe obvezu prijenosa robe ili putnika po moru. No, pošto se riječ vozar u osnovi upotrebljava za **vozarske**⁶ ugovore, a da bude ipak razlike u pomorskoj terminologiji, volimo ga nazivati „brodarom“ tim više što taj naziv odgovara engleskoj riječi *shipper* i pojmu rimskog prava *exercitor navis*. Mogan naziva brodarka „opremateljem i zakupnikom“, no ni ovi izrazi ne odgovaraju pojmu brodarka.“ Dakle, dr. Škarica izraze „vozar“ i „vozarske ugovore“ povezuje isključivo uz prijevoz robe ili putnika na moru dok izraz „brodar“ označava osobu koja raspolaže brodom. Čl. 19. Osnova trgovačko - pomorskog zakona glasi: „Vlasnik broda može da sam vodi plovidbenu trgovinu svojim brodom, ili da povjeri brod drugoj osobi, koja će za svoj račun voditi. Osoba, koja vodi plovidbenu trgovinu za svoj račun svojim ili tuđim brodom, zove se **brodar**. Za svrhe ovoga zakona ono što je određeno za vlasnika vrijedi i za brodarka i obratno. Brodovlasnik, koji je svojevolski povjerio brod za trgovanje trećoj osobi, odgovara za sve čine brodarka.“ Znači, brodar je prema dr. Škarici voditelj, odnosno poduzetnik pomorske plovidbe za svoj račun svojim ili tuđim brodom. Brodar je i brodovlasnik kada sam vodi pomorski

⁵ Dr. Škarica, odvjjetnik iz Splita bio je i član Komisije za izradu Nacrta trgovačko - pomorskog zakona u 1937. za vrijeme Kraljevine Jugoslavije koji nikada nije postao zakon. Iz stenografskih bilješki Senata Kraljevine Jugoslavije od 11. ožujka 1937. proizlazi da je donošenje posebnog pomorskog zakona nužnost jer „u našem primorju još važe zastarjele ustanove „Državnog oglasa o plovidbi“ od 25. travnja 1774. i Druge knjige francuskog „Code de commerce“ iz 1808. godine, kada su lađe još plovile na jedra.“ Dostupno na mrežnim stranicama: <http://www.sistory.si/publikacije/prenos/?urn=SISTORY:ID:3259>.

⁶ U cit. radu prof. Filipovića neispravno se navodi „brodarske ugovore“ što nije nevažno jer je u brodarskim ugovorima bitan element ugovora upravo brod ili brodski prostor dok je u prijevozničkim („vozarskim“) ugovorima bitan element ugovora roba (stvar, teret) odnosno putnici i njihova prtljaga.

pothvat. Brodovlasnik odgovara za sve radnje brodarka kojem je dobrovoljno povjerio brod jer je time brodar postao njegov punomoćnik na jednak način kao što mora odgovarati i za radnje kapetana broda. Što se tiče prijevoda brodarka na engleski i latinski jezik, dr. Škarica nepravilno zaključuje da *shipper* znači brodar na engleskom jeziku jer *shipper* je krcatelj, dok je *carrier* prijevoznik. Povezivanje brodarka s *exercitor navis* iz rimskog prava ima puno više smisla. Naime, *exercitor navis* je osoba koja za svoj račun profesionalno obavlja pomorsko poduzetništvo i odgovara trećim osobama za obveze iz brodarkog poslovanja. *Actio exercitoria* je bila tužba koju je oštećeni mogao podnijeti protiv osobe koja iskorištava brod i kojoj pripada dobit od broda. Tužba se zove *exercitoria* jer se exercitorom (raspolagateljem, izvršiteljem) naziva onaj kome pripada svakodnevna dobit od broda. *Excercitor navis* imenovao je zapovjednika kao svojeg punomoćnika u plovidbi, što znači da je za njegove radnje i odgovarao.⁷

Nakon dr. Škarice, brodarka izrijekom spominje i dr. Špehar iz Sušaka u svojim radovima „Odgovornost brodarka“ i „Savremeni smjerovi pomorskog prava s obzirom na našu kodifikaciju“ iz 1937. godine. Po njemu, brodar je „onaj, tko brod u svoje ime upotrebljava za stanovitu plovidbenu djelatnost, bila ona tečevne prirode (prevoz robe, putnika, ribarstvo, tegljenje, pružanje pomoći na moru i. t. d.) ili netečevne (znanstvena istraživanja, zabava i slično“.

Brajković kaže: „Svaki brod ima svog brodarka.“⁸ Je li brodovlasnik odgovara za štete koje korisniku prijevoza počinu brodar koji nije i vlasnik broda? Osnovno je pravilo da tamo gdje postoji izričiti propis o odgovornosti brodovlasnika pored one brodarka, on je *ex lege* odgovoran, dok s druge strane brodar postaje odgovorna osoba djelovanjem posade, napose zapovjednika broda, koji je sada njegov punomoćnik, pa i onda kada ga on nije postavio. Akademik zaključuje: 1.) brodar je pomorski plovidbeni poduzetnik; 2.) brodar je stranka u ugovoru o pomorskom prijevozu i 3.) brodar je osoba koja snosi odgovornost za izvršenje tog

⁷ Usp. Vesna Skorupan Wolff, Bogovi i batine, „More“, Zagreb, ožujak 2009. broj 167 godina XV, str. 90-93.

⁸ V. Vladislav Brajković, Brodarka, Pomorstvo V, 1950., br. 1. str. 413-416. Međutim, ako je brod povučen iz pomorske plovidbe i brisan iz upisnika, tada smatramo ne može postojati funkcija brodarka jer nedostaje plovidbeno poduzetništvo.

ugovora.⁹ Kao dokaz da se brodar ne javlja samo u nacionalnim zakonima, nego i u međunarodnim propisima on navodi 2 konvencije: 1.) Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1924. (čl. 10.)¹⁰ te 2.) Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama, 1926. (čl. 13.).

Na stajalištima Brajkovića temelji se i Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova („Službeni list FNRJ“, br. 25/59) (dalje: ZUIPB). Prema čl. 8. ovog Zakona, brodar je fizička ili pravna osoba, koja je kao posjednik broda nosilac plovidbenog pothvata. ZUIPB je u ovom dijelu prihvatio sve bitne sastavnice Haških pravila iz 1924. (Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici) te ih i nadogrudio u korist korisnika prijevoza proširujući odgovornost broдача i za zakašnjenje, a što će postati dio međunarodnog prava putem Hamburških pravila iz 1978.

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi („Službeni list SFRJ“, br. 22/77) ili Plovidbeni zakon, određuje broдача kao fizičku ili pravnu osobu koja je kao držalac broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno da je brodar osoba koja je u upisniku brodova upisana kao nositelj prava raspolaganja brodom, odnosno kao vlasnik broda (čl. 6. t. 38.). Dakle, brodar je prema Plovidbenom zakonu kao i prema ZUIPB: 1.) fizička ili pravna osoba, 2.) nositelj plovidbenog pothvata te 3.) osoba koja je držalac broda pa predstavlja stvarnu vlast na brodu. Dodatno, brodar je i vlasnik broda dok se ne dokaže suprotno (*zakonska presumpcija*). Da bi osoba koja nije ni korisnik, ni vlasnik broda stekla svojstvo broдача, mora za to postojati valjani pravni naslov. Prema Plovidbenom zakonu ovaj naslov je ugovor o zakupu broda. To je ujedno i jedini ugovor o iskorištavanju brodova na temelju kojega se svojstvo broдача od zakupodavca (vlasnika ili korisnika) prenosi na zakupoprimca.¹¹

⁹ V. Vladislav Brajković, Problem broдача i njegove odgovornosti de iure condendo, Jadranski institut Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, Zbornik rasprava, Zagreb, 1951., str. 75.

¹⁰ Broдача (*operator of the ship*) pronalazimo i u čl. 6. Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957.

¹¹ Tako Branko Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, „Narodne novine“, Zagreb, 1979., str. 121.

Brodar se sa svojom atribucijom središnjeg pravnog pojma održao i u Pomorskom zakoniku („Narodne novine“, br. 17/1994). Prof. Filipović smatra da je već tada trebalo kao stožernu osobu odrediti brodivlasnika, a ne broдача koji je trebao otići u „zasluženu mirovinu“.¹² Za razliku od njega, prof. Mintas Hodak ne spori da „...teoretskopravno osmišljavanje tog pojma datira iz ranijeg režima društvenog vlasništva u kojem je predstavljao zajednički nazivnik, kako za vlasnika koji je istodobno plovidbeni poduzetnik tako i za bivšeg nositelja prava raspolaganja brodom kad je istodobno bio plovidbeni poduzetnik“, ali to nije razlog da ne zadrži „...svoj smisao i opravdanje ne samo u društveno-vlasničkom nego i u privatno-vlasničkom režimu“ jer se „...ta uspjela teoretska domišljatost zadržala i danas u praksi, pa se zato smatra kako je u ovom trenutku ne bi trebalo odbaciti.“¹³

POMORSKI ZAKONIK, 2004. / 2004 Maritime Code

Broдача pronalazimo i u aktualnom Pomorskom zakoniku (dalje: PZ '04),¹⁴ ali u reduciranom obliku u odnosu prema derogiranom Pomorskom zakoniku iz 1994. Definicija pojma ostala je međutim ista. Najznačajnija izmjena ovog Zakonika je eliminacija broдача kao odgovorne osobe u ugovorima o pomorskom plovidbenom poslu. Po novom, sada prijevoznik umjesto broдача snosi odgovornost za štete na teretu i za zakašnjenje u prijevozu tereta (čl. 547.), kao i za tjelesne i materijalne štete putnicima i prtljazi u prijevozu putnika i prtljage (čl. 613.). Ipak, brodar (vlasnik i naručitelj prijevoza u broderskom ugovoru) je i nadalje osoba koja odgovara za obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda (Dio šesti PZ '04.) bez obzira što je Republika Hrvatska ratificirala LLMC konvenciju (NN- MU, br. 2/92) koja imenuje brodivlasnika kao središnju osobu ovlaštenu ograničiti odgovornost za pomorske tražbine, s tim da izraz brodivlasnik obuhvaća vlasnika, naručitelja prijevoza u broderskom ugovoru, poslovođu i broдача pomorskog broda.¹⁵ Je li to znači da bi postojeća

¹² Filipović, op. cit., str. 562.

¹³ Tako Ljerka Mintas – Hodak, Novi Pomorski zakonik, Pomorski zbornik 31(1993)1, 5-43.

¹⁴ „Narodne novine“, br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11.156/13.

¹⁵ The term „shipowner“ shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship (čl. 1. t. 2. LLMC konvencije).

zakonska rješenja trebalo uskladiti s konvencijskim rješenja, što bi u konačnici dovelo do brisanja broдача i upisivanja brodivlasnika kao središnje osobe u području globalnog (općeg) ograničenja odgovornosti iz ovog dijela PZ '04 (čl. 385.- 429. PZ '04)? Važnije od toga je razumijeti bitan sadržaj LLMC konvencije. Velika vrijednost ove konvencije sastoji se u tome što ona, po prvi put u povijesti pomorstva, ovlaštenim osobama omogućava ograničenje odgovornosti i putem fonda ograničene odgovornosti (čl. 10.). Ipak, od najveće je važnosti i presudnog značenja to da se osobe koje se pozivaju na ograničenje odgovornosti nalaze unutar definicije „brodivlasnika“, zbog čega su i ovlaštene ograničiti odgovornost za štete. Slijedom toga, ako se brodar (*operator of a sea-going ship*), u skladu s LLMC konvencijom i izbriše iz PZ '04 kao stožerna osoba, ostat će u krugu osoba za radnje i propuste kojih odgovara brodivlasnik po međunarodnom i nacionalnom pravu.¹⁶ Dakle, i eventualno brisanje broдача iz ovog dijela Zakonika ne znači automatski i njegovo gašenje iz tog dijela kao i iz svih drugih dijelova PZ '04. Brodar ostaje i nadalje u ugovorima o zakupu broda (zakupoprimatelj postaje brodar, čl. 658.-673. PZ '04), zatim kod hipoteke na brodu uzimanjem broda u posjed i iskorištavanjem broda (hipotekarni vjerovnik postaje brodar, čl. 225. PZ '04)¹⁷, zatim kod ugovora o leasingu (primatelj leasinga postaje brodar), pa kod ugovora o prijevozu kada naručitelj iz broderskog ugovora ugovara s trećim osobama ugovor o prijevozu stvari brodom koji se odnosi na broderski ugovor (ovdje je brodar javlja kao stvarni prijevoznik, čl. 452. PZ '04) itd.

Ipak, u primjeni PZ '04 javit će se dodatne poteškoće, pa i pravni kaos jer se u njemu, uz već spomenuti pojam „prijevoznik“ uvode i pojmove „poslovođa broda“ (*ship manager*), „kompanija“ (*company*) i „poslodavac“ (*employer*), znači novi subjekti u iskorištavanju brodova. Prijevoznik jest vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza (čl. 5. t. 40. PZ

¹⁶ Na tragu LLMC konvencije, u PZ '04 bi trebalo uvrstiti i poslovođu broda (*manager*).

¹⁷ V. Gordana Stanković, Izvansudska prodaja broda i prodaja broda neposrednom pogodbom – novi mehanizmi namirenja vjerovnika po Pomorskom zakoniku, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu (dalje: ZRPFS), god. 42, 2005., str. 467.-479. Vidi i Jasenko Marin, Privilegiji na brodu – sigurnost i neizvjesnost u isto vrijeme, Liber amicorum Nikola Gavella, građansko pravo u razvoju, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2008., str. 369-409.

'04), poslovođa broda jest fizička ili pravna osoba koja upravlja poslovanjem i/ili tehničkim održavanjem broda i/ili ili popunjavanjem broda posadom (čl. 5. t. 33. PZ '04); kompanija jest fizička ili pravna osoba koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti u skladu s Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik¹⁸) (čl. 5. t. 34 PZ '04.),¹⁹ a poslodavac je osoba koja je s pomorcem zaključila / sklopila ugovor o radu u svoje ime. Za pravilno razlikovanje novih pojmova od pojma brodar bitno je odrediti **pitanje odgovornosti** svakoga od njih i tako utvrditi *differentia specifica*.

Brodar je, kako smo već istaknuli, odgovoran za plovidbeni pothvat i snosi rizik gospodarskog iskorištavanja broda jer kao posjednik broda upravlja brodom. Prijevoznik je osoba koja se obavezuje prevesti stvari ili putnike brodom na temelju ugovora, dakle on je ugovorna stranka s kojom je korisnik prijevoza tereta ili putnik zaključio ugovor pa je time i odgovoran za ispunjenje ugovornih obveza. Poslovođa broda je osoba na strani broda različita od brodara i brodovlasnika. Poslovođa broda temeljem ugovora o upravljanju brodom (*ship management contract*) radi u ime i za račun brodovlasnika ili brodara, pa brodovlasnik za rad tih osoba prema trećima odgovara kao za svoje radnje i propuste.²⁰ Poslovođa broda još obavlja poslove pružanja usluga tehničkog održavanja broda ili ugovora o popunjavanju broda posadom temeljem date punomoći.

Novi pomorskopравни pojam je i kompanija, koji se vrlo često preklapa s pojmom brodar. Npr., kompanija ili brodar imenuje i razrješava zapovjednika

broda,²¹ zatim kompaniju zastupa zapovjednik broda²², pa u list B uložka glavne knjige mora se upisati i tvrtka, odnosno naziv i sjedište brodara i kompanije pravne osobe, ili ime i prebivalište brodara i kompanije fizičke osobe, ako brodar ili kompanija nije vlasnik broda itd. Je li dakle kompanija drugo suvremeno ime za brodara? Ima li svaki brod svoju kompaniju kao što svaki brod ima svojeg brodara? Kompanija (brodarsko poduzeće) je odgovorna za osiguranje odgovarajućih sredstava i pruža podršku (asistenciju) s kopna kako bi imenovana ili zadužena osoba ili osobe kompanije (engl. *designated persons*) mogla nesmetano obavljati svoju funkciju (čl. 4. ISM pravilnika).²³ Riječ je o osobi odgovornoj isključivo za upravljanje sigurnošću prema ISM pravilniku. Zakonska odredba kompaniju ne poistovjećuje s vlasnikom broda, već je to osoba koja je od vlasnika broda preuzela odgovornost za upravljanje brodom.²⁴ ISM pravilnikom nije uređena imovinskoppravna odgovornost jer se o odgovornosti i ovlastima kompanije govori samo općenito (čl. 3. ISM pravilnika). Samo osobna kvalificirana krivnja osobe koja odgovara (*alter ego* brodarske tvrtke) ima za posljedicu gubitak povlastice ograničenja.²⁵ *Safety Management Certificate* poseban je sustav za sigurno vođenje broda što se dokazuje

²¹ U izvornom tekstu Pomorskog zakonika iz 2004. godine bilo je određeno da zapovjednika broda imenuje i razrješava kompanija. ZID PZ (NN, br. 146/08) st. 3. čl. 146. Pomorskog zakonika dodao je riječi „brodar ili“.

²² Dodatni pravni kaos stvorila je ova odredba čl. 147. st. 1. Pomorskog zakonika. Smatramo da je i ovu odredbu trebamo dopuniti riječima „brodara ili“. Međutim, zapovjednik broda nikako ne može biti zastupnik niti kompanije niti brodara niti brodovlasnika jer je svima njima zakonski zastupnik uprava društva. Zapovjednik broda je punomoćnik brodara po zaposlenju dok je npr. pomorski agent zastupnik brodara po punomoći.

²³ „To bi značilo da krivnja designated person ne bi dovela automatski do gubitka prava na ograničenje odgovornosti jer ta osoba nije alter ego tvrtke (engl. *company*)“. Tako GRABOVAC, Ivo, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Književni krug, Split, 2003., str. 154. Vidi još i PAVIĆ, Drago, Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodara, HAZU, Poredbeno pomorsko pravo, god. 40, 2001., no. 155, str. 57-70 koji naglašava: „Pravni položaj krivnje „designated person“ na ograničenje odgovornosti ovisi o položaju te osobe u hijerarhijskoj ljestvici upravne strukture brodarske tvrtke“. Dakle, ako je „designated person“ u višoj upravljačkoj strukturi tvrtke krivnja te osobe dovedu do gubitka prava na ograničenje odgovornosti. No, za pravilno rasuđivanje važnosti designated person potrebna je analiza u svakom konkretnom slučaju.

²⁴ Odluka Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, br. PZ-6468/09 od 28. prosinca 2009.

²⁵ Tako Ivo Grabovac, Prilog suvremenom tumačenju pojma „bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati“ – u povodu slučaja u sudskoj praksi, ZRPFS, god. 49(2012), 3/2012, str. 443-448.

Ispravom o ispunjavanju uvjeta iz ISM pravilnika (*Document of Compliance*), dok Svjedodžba o sigurnom vođenju broda (*Safety Management Certificate*) dokazuje da brod obavlja sve operacije u skladu sa sustavom za sigurno vođenje broda.²⁶

U kontekstu razmatranja teme ovog rada u ulozi brodara u našem suvremenom pomorskom pravu spomenimo još da za tjelesne štete kao i za tjelesne štete nastale od opasne stvari ili opasne djelatnosti članova posade solidarno odgovaraju brodar, poslovođa, kompanija i poslodavac (čl. 145. PZ '04).

Dakle, prava i obveze brodara u PZ '04 su mnogobrojne. Ako se i prihvati stajalište prof. Filipovića o nužnosti zamjene brodara brodovlasnikom u skladu s pravilima LLMC konvencije, to ne znači i potpunu eliminaciju brodara u našem pomorskom pravu. Novi subjekti u PZ '04, kao što su kompanija, poslovođa broda i poslodavac nisu zamjena brodara jer ne postoji njihova odgovornost na strani broda u ugovorima o prijevozu.

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

U Republici Italiji na snazi je već 70 godina Pomorski zakonik (*Codice della navigazione* – dalje: CN), donesen 30. ožujka 1942. Kraljevskim dekretom, br. 327.. s posljednjom novelom putem uredbe sa zakonskom snagom od 28. lipnja 2012. godine. CN je poslužio kao model (uzor) zakon bivšoj zajednici Jugoslavije nakon drugog svjetskog rata, a mnogim odredbama sličan je i našem aktualnom PZ '04.²⁷ Italija je ratificirala Haška pravila Ukazom predsjednika R.D. 6/1/28, n. 1958., ali nije ratificirala LLMC²⁸ što je učinila Republika Hrvatska (v. *supra*). U Italiji se, naime, primjenjuje vlastiti, vrlo specifičan sustav ograničenja odgovornosti brodara (*limitazione del debito dell'armatore*) za svako putovanje do vrijednosti broda, vozarine i svaki drugi prihod od putovanja (čl. 275. CN-a), znači sustav ograničenja odgovornosti određenim dijelom imovine (stvari). Italija nije članica Atenske konvencije iz 1974. godine koju je Republika Hrvatska zajedno s Protokolima prihvatila unošenjem u PZ '04.

²⁶ V. Dragan Bolanča i Petra Amičić, Novi Pomorski zakonik RH i pitanje unifikacije pomorskog prava, ZRPFS, god. 44, 1/2007., str. 41-51.

²⁷ Usp. Natko Katičić, Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, Pravni značaj i podjela, u: Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, Zbornik rasprava, JAZU, Zagreb, 1951., str. 32-37.

²⁸ Prema Antonio Bellesi, Livorno, umnoženo kao rukopis, 2006.

¹⁸ ISM Pravilnik iz 1993. je sustav međunarodnih pravila za sigurno upravljanje brodom i vođenje broda i sprječavanje št+etnih posljedica onečišćenja a sastavni je dio SOLAS konvencije iz 1974. (Glava IX).

¹⁹ Company means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the shipowner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibility imposed by the Code (definicija kompanije iz International Safety Management Code). Dakle, kompanija označava brodovlasnika ili bilo koju drugu organizaciju ili osobu, kao što su upravitelj ili zakupoprimatelj, koja je preuzela odgovornost za vođenje broda od brodovlasnika i koja je, preuzimajući tu odgovornost pristala prihvatiti sve obveze i odgovornosti nametnute Pravilnikom.

²⁰ V. Drago Pavić, Pomorsko pravo, Knjiga druga, Visoka pomorska škola u Splitu, 2002., str. 38.

Brodar (*armatore*) je nositelj plovidbenog pothvata (*dell' impresa di navigazione*), bez obzira je li on brodovlasnik (*proprietario*) ili nije. Plovidbeni pothvat širi je pojam od trgovačkog okvira djelovanja jer obuhvaća i plovidbu koja ne služi trgovačkim svrhama. Svojstvo broдача obavezno se upisuje u javne knjige (*Dichiarazione di armatore*), a u nedostatku toga vrijedi predmnijeva da je brodovlasnik ujedno i brodar (čl. 272. CN-a).²⁹ Brodar je dakle središnji subjekt u pomorsko-plovidbenom gospodarstvu Italije još od Zakona za trgovačku mornaricu iz 1877. godine te Pomorskog zakona iz 1931. godine³⁰ pošto: 1.) drži brod u posjedu, 2.) njime upravlja i 3.) organizira, tj. poduzima plovidbu pa je u tom smislu poduzetnik plovidbenog poduhvata. Iznimno, u razrješavanju problematike odgovornosti umjesto broдача kod ugovora o prijevozu stvari i putnika koristi se pojmom prijevoznik (*vettore*)³¹, u ugovoru o zakupu broда zakupodavatelj (*locatore*), dok je kod brodskih ugovora to plovidbeni poduzetnik (*noleggiatore*).³² Nadalje, u skladu s čl. 273. CN-a, brodar imenuje zapovjednika broда kojega u svakom trenutku može razriješiti dužnosti. Brodar i zapovjednik broда sklapaju ugovor o radu, a zapovjednik broда je punomoćnik broдача po zaposlenju dok je broдарев zastupnik njegov agent - predstavnik koji se, u skladu s čl. 267 CN-a upisuje u javne očevidnike (*designazione di rappresentante*). Brodar će biti odgovoran za postupke posade i ugovorne obveze koje je preuzeo zapovjednik broда u pogledu broда i prijevoza koji se njime obavlja (st. 1. čl. 274. CN-a)³³, međutim, brodar neće biti odgovoran za obveze zapovjednika broда u pogledu pružanja pomoći ili spašavanja na moru ili u pogledu onih dužnosti koje mu zakon stavlja na teret kao glavnoj odgovornoj osobi za plovidbu (st. 2. čl. 274. CN-a).

POMORSKI ZAKONIK REPUBLIKE SLOVENIJE / *Maritime code of the Republic of Slovenia*

Slovenija je, poput Hrvatske, prihvatila sva bitna rješenja iz Plovidbenog zakona iz 1977. godine koji je bio u primjeni sve do donošenja vlastitog Pomorskog zakonika – PZS (Uradni list RS, br. 26/01) koji predstavlja prvu cjelovitu kodifikaciju pomorskog prava na području Slovenije.³⁴ Slovenija je ratificirala Haška pravila iz 1924. godine (Uradni list RS – Međunarodni ugovori, br. 13/93) dok se nije obvezala nijednom međunarodnom konvencijom koja se tiče globalnog ograničenja odgovornosti.

U slovenskom pomorskom pravu središnja osoba je brodar (*ladjar*). Brodar je najodgovornija osoba u prijevozu tereta, putnika i njegove prtljage, kao i za pomorske tražbine. U pravilu odgovara na temelju *pretpostavljene* krivnje. Odgovornost broдача za štete na teretu i za zakašnjenje uređene su u čl. 535. PZS-e. Brodar je od preuzimanja do isporuke odgovoran za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta kojeg je primio na prijevoz, kao i za štete koje nastanu zbog zakašnjenja pri isporuci tereta. Brodar ne odgovara za oštećenje, manjak ili za zakašnjenje pri isporuci, ako dokaže da je oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje nastalo od uzroka koje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom (čl. 537. PZS-e). Dakle, broдарева dužnost da osposobi brod za plovidbu traje cijelo putovanje i nije ograničena kao u našem PZ '04 na početak putovanja (usp. čl. 460. i 552. PZ '04).³⁵ Brodar ne odgovara niti za nautičku pogrešku posade broда. U prijevozu putnika i njihove prtljage morem Slovenija slijedi suvremene svjetske trendove. Što se tiče općeg ograničenja odgovornosti, PZS je pisan u duhu LLMC konvencije. (čl. 382.-422).³⁶ Definicija broдача uključuje brodovlasnika (*lastnik ladje*), naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru (*naročnika prevoza iz ladjarske pogodbe*) i zakupoprmatelja broда (*podjemnika ladje*). Pravo na ograničenje odgovornosti ima i spašavatelj (*reševalec*),

kao i sve osobe koje rade za broдача ili spašavatelja te osiguratelj (*zavarovalnica*) u okviru prava iz *subrogacije*. Tražbine za koje se može ograničiti odgovornost su navedene u čl. 385. PZS-e s tim da se pravo na ograničenje odgovornosti gubi zbog kvalificirane krivnje (*culpa lata i dolus*) osoba koje žele ograničiti svoju odgovornost.

ZAKLJUČAK / Conclusion

Povijest izraza broдар na našoj obali ima duboku pravnu tradiciju. Brodar se najprije pojavljuje u našem srednjovjekovnom statutarnom pravu iz 13. i 14. stoljeća kroz pojam *patronus* (*patrun*), kroz Osnove trgovačkog – pomorskog zakona iz 1919., zatim u Nacrtu pomorskog - trgovačkog zakona Kraljevine Jugoslavije iz 1932., ZUIPB-u iz 1959. te Plovidbenom zakonu iz 1977. Brodar je prihvatio i prvi kodificirani hrvatski Pomorski zakonik iz 1994., kao i aktualni PZ '04. Tako gledajući, brodar očigledno nije relikv „socijalističke prošlosti“, nego pojam s dugim korijenjem u hrvatskom pomorstvu. S druge strane, pomorstvo je djelatnost podložna stalnim promjenama, što se ogleda i u novim međunarodnim i nacionalnim pravnim rješenjima koji uvode nove, a ukidaju „stare“ subjekte. Zbog toga je opravdano rješenje u aktualnom Zakoniku kojim je pojam broдача zamijenjen pojmom prijevoznik što je u skladu sa svim važećim međunarodnim konvencijama u prijevozu tereta (Haška, Visbyjska i Hamburška pravila) i putnika morem (Atenska konvencija). U području globalnog (općeg) ograničenja Zakonik nije dirao broдача kao središnju osobu za obveze nastale u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broда, iako na to upućuje LLMC konvencija koju je Republika Hrvatska ratificirala još 1992. godine. Zbog unifikacije međunarodnog pomorskog prava PZ '04 bi i u tom dijelu trebalo mijenjati na način da se broдар zamijeni s pojmom brodovlasnik. Ako se broдар (*operator of a sea-going ship*) iz nužde i izbriše iz PZ '04 kao stožerna osoba, ostatak će izrijeком određen u krugu osoba za radnje i propuste kojih odgovara brodovlasnik po međunarodnom i nacionalnom pravu (na tragu LLMC konvencije, onda bi u PZ '04 trebalo uvrstiti i poslovođu broда *manager*). Ipak, nakon svih eventualnih brisanja preostaje dostatno mjesta za

²⁹ *In mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presuma il proprietario fino a prova contraria.*

³⁰ V. Vladislav Brajković, Broдар, Pomorstvo V, 1950, br. 1, str. 413-416.

³¹ Prijevoz putnika i njihove prtljage nalazi se u čl. 396. do 418. CN-a, dok se prijevoz stvari nalazi u čl. 419. do 438. CN-a.

³² Dio I, Knjiga III, Glava I, „Ugovori o iskorištavanju brodova“.

³³ V. Patrizio Rossi i Angela Martorano, *Istituzioni di Diritto della navigazione*, G. Giappichelli Editore, Torino, 2002., str. 70.

³⁴ Tako Marko Ilešič i Marko Pavliha, *Novi Pomorski zakonik Republike Slovenije*, Pomorski zbornik 38 (2000)1, 268.

³⁵ *Ibid*, str. 285.

³⁶ V. Patrik Vlačić, *Ali Montrealska konvencija napoveduje konec pravice do omejitve višine odgovornosti*, zbornik radova „Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava“, Brijuni od 31.5.-1.6.2005., Rijeka, 2005., str. 189.-197.

brodara u ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova: 1.) o zakupu brodova, 2.) o pomorskom osiguranju, 3.) o leasingu te 4.) u brodarskim ugovorima kada se brodar pojavljuje kao stvarni prijevoznik.

Brajković je za brodara, sredinom 20. stoljeća rekao da je „pomorski vlasnik broda“. To je brodar i danas jer je, kao posjednik broda, nositelj plovidbenog pothvata, s tim da se pretpostavlja dok se ne dokaže protivno da je on i upisani vlasnik (čl. 5. t. 32. PZ '04). Brodar se upisuje i u javne očevidnike (čl. 200. PZ '04), a zapovjednika broda imenuje i razrješava dužnosti brodar ili kompanija (čl. 146. PZ '04). Svi novouvedeni pojmovi u PZ '04 (kompanija, poslovođa i poslodavac) nisu zamjena za brodara.

Talijansko i slovensko pomorsko pravo imaju svoje brodare, u Italiji se brodar zove *armatore*, dok se u Sloveniji naziva *ladjar*. Brodar je središnji subjekt u njihovim pomorsko-plovidbenim gospodarstvima. Brodovlasnik je u prvom planu u državama koje su se vezale LLMC konvencijom (npr. u Ujedinjenom Kraljevstvu putem *Merchant Shipping Act* iz 1995.). Naglasimo da se brodar (*operator of the vessel*) pored vlasnika, zakupca i poslovođe broda i nadalje nalazi u čl. 4. Međunarodne konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993. godine (*International convention on maritime liens and mortgages*) koji uređuje pomorske privilegije na brodu (*maritime liens*).

Konačno, autorstvo pojma brodar pripisuje se dr. Škarici dok je brodara do

kraja afirmirao akademik Brajković, dakle istaknuti hrvatski pravnik. Zbog toga ne vidimo razloga zašto brodar ne bi ostao bogato hrvatsko pomorsko nasljeđe (hrvatski pomorski brend).

LITERATURA / References

- [1] Belessi, A., Livorno, umnoženi rukopis, 2006.
- [2] Bolanča, D. - Amižić, P., Novi Pomorski zakonik RH i pitanje unifikacije pomorskog prava, ZRPFS, god. 44, 1/2007., str. 41.-51.
- [3] Brajković, V., Brodar, Pomorstvo V, 1950., br. 1. str. 413-416.
- [4] Brajković, V., Problem brodara i njegove odgovornosti de iure condendo, Jadranski institut Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, zbornik rasprava, Zagreb, 1951., str. 75.
- [5] Brajković, V.- Čolović, I.- Filipović, V.- Jakaša, B.- Katičić, N.- Pallua, E.- Tomašić, V.- Triva, S., Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama, Zagreb, 1981.
- [6] Cvitanić, A., Iz dalmatinske pravne povijesti, „Književni krug“, Split, 2002., str. 732.
- [7] Čizmić, J., Hrvatsko pomorsko postupovno pravo, Knjiga I, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2006., str. 34.
- [8] Filipović, V., Zašto nam više ne treba „brodar“ u Pomorskom zakoniku, Zbornik PFZ, 56, Poseban broj, 555-565 (2006).
- [9] Grabovac, I., Treba li pojam brodar u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?, „Naše more“ 44 (1997), 1-2; 63-66.
- [10] Grabovac, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, „Književni krug“, Split, 2003., str. 154.
- [11] Grabovac, I., Prilog suvremenom tumačenju pojma „bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati“ – u povodu slučaja u sudskoj praksi, ZRPFS, god. 49(2012), 3/2012, str. 443.-448.
- [12] Ilešič, M.- Pavliha, M., Novi Pomorski zakonik Republike Slovenije, Pomorski zbornik 38 (2000)1, 267-299.
- [13] Jakaša, B., Udžbenik plovidbenog prava, „Narodne novine“, Zagreb, 1979., str. 121.
- [14] Katičić, N., Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, Pravni značaj i podjela, u: Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, Zbornik rasprava, JAZU, Zagreb, 1951., str. 32.-37.
- [15] Marin, J., Privilegiji na brodu – sigurnost i neizvjesnost u isto vrijeme, Liber amicorum Nikola Gavella, građansko pravo u razvoju, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2008., str. 369-409.
- [16] Marin, J., Odgovornost prijevoznika za plovidbenu sposobnost broda, Zbornik PFZ, 58, (1-2) 489-507 (2008).
- [17] Mintas – Hodak, Lj., Novi Pomorski zakonik, Pomorski zbornik 31(1993)1, 5-43.
- [18] Pavić, D., Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodara, HAZU, Poredbeno pomorsko pravo, god. 40, 2001, no. 155, str. 57-70.
- [19] Pavić, D., Pomorsko pravo, Knjiga druga, Visoka pomorska škola u Splitu, 2002., str. 37-38.
- [20] Pavić, D., Štete nastale zbog krivnje osiguranika – vlasnika broda u ulozi zapovjednika, „Kapetanov glasnik“, br. 23., Udruga pomorskih kapetana Split, 2011., str. 33-34.
- [21] Rossi, P. - Martorano, A., Istituzioni di Diritto della navigazione, G. Giappichelli Editore, Torino, 2002., str. 70.
- [22] Skorupan, V., Novine u pravnom reguliranju odgovornih osoba u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004., Zbornik PFZ, 56 (5) 1325-1368 (2006).
- [23] Skorupan Wolff, V., Bogovi i batine, „More“, Zagreb, ožujak 2009. broj 167 godina XV, str. 90-93.
- [24] Stanković, G., Izvansudska prodaja broda i prodaja broda neposrednom pogodbom – novi mehanizmi namirenja vjerovnika po Pomorskom zakoniku, ZRPFS, god. 42, 2005., str. 467.-479.
- [25] Škarica, V., Osnove trgovačkog pomorskog zakona za jugoslavensku državu: sa popratnim tumačem, „Hrvatska štamparija“, Split, 1919.
- [26] Učur, M. Đ., Radnopravni pojmovi i odnosi u dopunjenom i izmjenjenom Pomorskom zakoniku, „Informator“, br. 6189-6190, 2013., str.14-15.
- [27] Vlačić, P., Ali Montrealska konvencija napoveduje konec pravice do omejitve višine odgovornosti, zbornik radova „Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava“, Brijuni od 31.5.-1.6.2005., Rijeka, 2005., str. 189.-197.
- [28] Vujović, V. – Šurić, A., Priručnik za obavljanje poslova upisa brodova, Zagreb, 1995.
- [29] Vuković, A., Osnivanje fonda ograničene odgovornosti brodara, magistarski rad, Pravni fakultet u Splitu, 2008.
- [30] Vuković, A.- Bodul, D., O obvezi osnivanja fonda ograničene odgovornosti, „Pomorstvo“, 26/2(2012), str. 335-350.