



Ivo Grabovac\*

ISSN 0469 - 6255  
(63-68)**TREBA LI POJAM "BRODAR" U POMORSKOM ZAKONIKU  
REPUBLIKE HRVATSKE?****DO WE NEED THE TERM "SHIP OPERATOR" IN THE MARITIME CODE  
OF THE REPUBLIC OF CROATIA?**

UDK 347.79:01.4=862

Pregledni rad  
Review**Sažetak**

Intenzivno se raspravlja o nekim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika Republike Hrvatske. Jedna od ključnih dvojbi jest treba li zadržati pojam brodarka u našem pravu ili ga mijenjati pojmom vlasnik broda. Pomorski zakonik rabi mnogo stručnih nazivlja za osobu na strani broda. Pisac smatra da bi u načelu trebalo zadržati dosadašnje stručno nazivlje, pa i brodarka kao središnje osobe u pomorskopравnim odnosima, jer je to nužno u razrješenju osobito problematike odgovornosti, osim što bi umjesto brodarka trebalo kod ugovora o prijevozu stvari i putnika uvesti pojam prijevoznika.

**Summary**

There is much discussion about amendments to the Maritime Code of the Republic of Croatia. One of the main dilemmas is whether the term "ship operator" (brodarka) should remain in Croatia law or this concept should be replaced by the term "shipowner" (vlasnik broda). The Maritime Code uses many terms for the person representing the ship. The author thinks that the former terminology, including the term "operator" for the central person in maritime relations, should in principle be kept, particularly because the concept of operator is essential in deciding questions of liability. However, in contracts for transport of goods and passengers, instead of the term "ship operator", the concept of "carrier" should be introduced.

**Uvod  
Introduction**

U posljednje se vrijeme u literaturi javljaju sumnje u opravdanost zadržavanja pojma brodarka kao središnje osobe našeg pomorskopравnog sustava. Naime, pita se je li nam danas potreban brodarka kao stožerna osoba hrvatskog Pomorskog zakonika. Tvrdi se, pri tome, da

su nekadašnji razlozi tzv. samoupravljanja i "društvenog vlasništva" prestali biti argumenti upravljanja brodom od strane brodarka.<sup>1</sup>

Posebna stručna skupina raspravlja o nužnosti izmjena i dopuna Pomorskog zakonika Republike Hrvatske. Jedna od ključnih dvojbi jest i položaj brodarka i njegova uloga u raznovrsnim ugovornim i izvanugovornim odnosima u pomorskom poduzetništvu. Stoga valja pobliže raspraviti je li nam nužan brodarka u našem Pomorskom zakoniku.

**Od exercitora navis do brodarka  
From exercitor navis to the ship operator**

Pravni položaj brodarka u prošlosti nije uvijek bio dostatno određen zbog dvojstva brodovlasnika i poduzetničko-plovidbene funkcije. U ranijem antičkom razdoblju pomorske prijevoze obavljao je sam brodovlasnik (*dominus navis*) koji je ujedno zapovijedao brodom i ubirao vozarinu (prevozninu). Funkcija vlasnika, plovidbenog poduzetnika i zapovjednika bila je sadržane u istoj osobi. Kasnije se izdvaja zapovjednik broda (*magister navis*) koji je zastupao brodovlasnika (vlasnika broda) i tehnički upravljao brodom. Međutim, već je rimsko pravo poznavalo osim vlasnika i *exercitora navis* osobu koja za svoj račun profesionalno obavlja pomorsko poduzetništvo i odgovara trećim osobama za obveze iz brodarkog poslovanja. *Actio exercitoria* bila je tužba koju je oštećeni mogao podnijeti protiv osobe koja iskorištava brod, pripada joj svakodnevna dobit od broda, a to je upravo bio *exercitor navis* (brodarka).<sup>2</sup> *Excercitor navis* imenovao je zapovjednika kao svojeg punomoćnika u plovidbi.

Nakon propasti Zapadnog Rimskog carstva iščezava razlika između brodovlasnika, brodarkog poduzetnika i zapovjednika broda. U feudalno vrijeme stvaraju se novi odnosi, razvijaju se samostalni pomorski gradovi, a zbog nesigurnosti plovidbe u srednjem vijeku nestaje poseban pojam brodarka. Budući da je pomorski pothvat bio izložen velikim gospodarskim i sigurnosnim rizicima (zato se i nazivaše "pohvat",

\*Dr. sci. Ivo Grabovac, redoviti profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu

pomorsko poduzetništvo sve češće se obavlja zajedničkom udrugom više osoba, naime, stvaranjem posebnih brodarskih udruga, asocijacija. Na osnovi ugovora među zainteresiranim stranama dolazi do raznih oblika privatnog udruživanja radi plovidbe i prekomorske trgovine. Članovi takvih zajednica, društava, udruga zajednički iskorišćuju brod, dijele dobit i snose gubitke u plovidbenom pothvatu. Nekoliko tipičnih takvih oblika zajedništva normirano je i u statutima naših pomorskih gradova. U sklopu takvih gospodarskih zajedništava poznate su pravne ustanove *collegantia*, *rogantia*, te *entega*.

*Collegantia* je ugovor na temelju kojega jedna strana (*socius stans*) daje robu ili novac, a druga strana (*tractator* ili *procertans*) - koja prima određeni iznos ili robu na ime glavnice - obvezuje se da će putovati, trgovati robom, odnosno obrtati primljenu glavicu. Dobitak se dijeli tako da davatelj kapitala dobiva dvije trećine dobitka, a onaj koji obavlja poslove jednu trećinu. *Procertans* (*tractator*) obavlja poslove i odgovara u svoje ime trećim osobama i *stansu* koji ostaje vlasnikom uložene kvote glavnice.

Na temelju ugovora koji se zvao *raogantia* jedna je osoba povjeralala drugoj (*rogatusu*) neku robu da je preda trećoj osobi. Ovaj se ugovor razvio iz mandatnog poslovanja (iz punomoći).

U pomorskoj djelatnosti u Dubrovniku bio je poznat ugovorni odnos *entega* između tri ugovaratelja: vlasnika broda koji stavlja na raspolaganje brod, mornara koji preuzimaju obavljanje poslova, te trgovca koji daje obrtni kapital (novac ili robu). Dobitak se dijeli tako da brodovlasnik i mornari (posada) dobivaju dvije trećine, a vlasnici robe jednu trećinu.

Na obalama Sredozemnog mora bila je poznata i zajednica *colonna* u kojoj *patronus* stavlja na raspolaganje svoj brod i rad, te rukovodi plovidbenim pothvatom, a kolonisti daju doprinos u kapitalu koji se sastoji od novca ili robe za trgovanje. Na koloniste otpada dio dobiti, a na brod i posadu više dijelova, prema nosivosti broda i broju suvlasnika. Gubitke snose razmjerno brod i kolonisti, a nikad posada.

Konačno, *commenda* se pojavljuje na obalama Jadranskoga mora nakon *collegantie*. *Commenda* je početno, prema statutima zapadnog Sredozemlja, ugovor po kojemu *accomandant* unosi u zajednicu glavicu u obliku novca ili robe, a *accomandatar* se obvezuje da će time trgovati, te da će u određenom roku vratiti glavicu i isplatiti dobit *accomandatu*, a za sebe će zadržati trećinu dobiti. U kasnijem razdoblju, kad naglašenije postaje zajedničko snošenje rizika i gubitaka, taj odnos se očituje u obliku društva (*societas*), u kojem sudjeluju i mornari (posada).<sup>3</sup>

Jačanjem kapitala i središnje državne vlasti, u uvjetima tehničkog razvitka, izdvaja se postupno osoba koja daje samo kapital za plovidbeni pothvat, oprema brod, ali njim ne plovi, pa poslove povjerava ostalim sudionicima u poduzetništvu. Ta osoba, dakle, nabavlja i oprema brod za plovidbu. To je, do industrijske revolucije u 19. stoljeću, brodovlasnik (vlasnik broda) koji se počinje nazivati *armator*, *armatur* upravo zbog toga što oprema brod. Taj brodovlasnik - armatur postaje s vremenom i jedini nositelj cjelokupne brodarove djelatnosti, plovidbenog poduzeća i ugovorna

strana u poslovima koji se sklapaju u njegovo ime od osoba kojima se služi u svom poslovanju. Plovidbena djelatnost poprima tako osobitost poduzeća koja posluju po načelima tržišnog gospodarstva. Formiraju se tako standardne udruge brodarskih poduzeća, poznati oblici trgovačkih društava.

U suvremenim uvjetima brodar (engl. *temporary ship-owner*, *disponent owner*, *operator*, franc. *armateur*, njem. *Ausrüster*, rus. *Sudovladelec*, tal. *armatore*) bi se mogao definirati kao fizička ili pravna osoba koja je držatelj (posjednik) vlastitog ili tuđeg broda i nositelj plovidbenog pothvata.

### Suvremeni pravni položaj brodara *Modern legal status of the ship operator*

U suvremenom iskorišćavanju brodova valja načelno razlikovati dva pojma: vlasnika broda (brodovlasnika), pravo vlasništva na brodu i brodara, kao osobu koja je nositelj plovidbene djelatnosti, iskorišćavanja broda. Brodar posjeduje brod, upravlja brodom, organizator je i poduzetnik plovidbe, središnji je subjekt u pomorskom (plovidbenom) gospodarenju. Brodovlasnik i brodar mogu, ali ne moraju, biti iste osobe.

U novim uvjetima vlasnik broda katkada ne želi iskorišćavati brod, pa ga prepušta drugoj osobi na iskorišćavanje (uporabu).

Sklapaju se ugovori o zakupu, a u posljednje vrijeme i o *leasingu*.

Zakupoprimalatelj rabi brod za prijevozne i druge plovidbene svrhe, iako nije brodovlasnik. Zakupoprimalatelj se pojavljuje kao glavni plovidbeni poduzetnik. On često i oprema brod (otuda i naziv opremitelj) i opskrbljuje ga posadom, ali može od brodovlasnika (zakupodavatelja) primiti i potpuno opremljen brod za namjensko iskorišćavanje. Bitno je da osoba posjeduje brod. Stoga takav zakup može biti, kako se u engleskoj praksi smatra, zakup golog broda (engl. *Bare Boat Time Charter*) ili već opremljenog broda, ali u svakom slučaju uz depoziciju brodovlasnika (zakupodavatelja) i uzimanjem u posjed zakupoprimalatelja (*Time Charter by Demise*, *demise* od lat. *demittere*, ispustiti, odnosno desposedirati). Posjedovanje i stvarno korištenje (uporaba) broda isturilo je u prvi plan upravo osobu koja odgovara za plovidbeni pothvat. To je baš suvremeni pojam brodara. On će postati glavni nositelj plovidbene djelatnosti i odgovornosti, uz neke druge subjekte koji u složenim odnosima iz plovidbenih poslova (prijevoz stvari) preuzimaju određena prava i obveze.

Osoba kojoj je namijenjeno upravljanje brodovima u brodarstvu koristi (*management*) djeluje prema trećima kao brodar. Naime, ta osoba (to može npr. biti i pomorski agent) obavlja brodarstvo poslovanje u svoje ime, ali u korist (račun) stvarnog brodara. Takva osoba je u toj djelatnosti brodar *alter ego*. Takav odnos nastaje kada brodar (brodovlasnik) prepusti nekom poduzetniku brigu o brodu, o popunjavanju broda posadom, o opskrbi hranom, vodom, gorivom i zalihama, a posebice je značajno djelovanje u sklopu trgovačkog iskorištavanja broda (sklapanje pomorsko

plovidbenih poslova). Brodar (zapravo brodovlasnik, jer prema trećima poduzetnik iz managementa formalno postaje brodar), može dati osobi koja vodi management na upravljanje brod s posadom ili bez nje, za određeno vrijeme ili na jedno ili više putovanja. Dobit i troškovi u plovidbenome pothvatu među strankama dijele se prema određenom omjeru.<sup>4</sup>

Mnogi suvremeni pomorski zakoni određuju pojam brodarka, osobito u odnosu prema svojstvu vlasnika broda. Talijanski Zakonik o plovidbi (1942.) uređuje odgovornost brodarka za djela posade prema pravu državne pripadnosti broda<sup>5</sup>, odnosno nameće poduzetniku broda dužnost da se prijavi kao brodar u uredu upisa broda; kada vlasnik nije i poduzetnik (*armatore*), a za upis se nije pobrinuo brodar, prijavu može podnijeti i vlasnik.<sup>6</sup> Francuski zakon o brodarkom poduzetništvu i o pomorskoj prodaji (1969.) ističe da je brodar (*l'armateur*) ona osoba koja koristi brod u svoje ime bez obzira na to je li vlasnik. Vlasnik i suvlasnici broda smatraju se brodarkom. U slučaju brodarkog ugovora (*affretement du navire*) naručitelj postaje brodar ako brodarki ugovor to predviđa, a to objavljeno je na redoviti način.<sup>7</sup> Zakon o trgovačkoj mornarici (1968.) bivšeg SSSR-a (sada u primjeni u Ruskoj federaciji) propisuje da se brodarkom, držateljem (posjednikom) broda, smatra osoba koja iskorišćuje brod u svoje ime, bez obzira na to je li vlasnik broda ili uporabljuje brod na dugoj pravnoj osnovi.<sup>8</sup> Slično određuju i poljski Pomorski zakonik (1961.)<sup>9</sup>, te bugarski Plovidbeni zakonik (1970.)<sup>10</sup>. Brodarka spominju u zakonima Japana (1911.), Libanona (1948.), Švicarske (1953.), Grčke (1958.) itd. Pomorski zakonik Republike Hrvatske u čl. 5. toč. 26. naglašava da je brodar fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s time što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda.

Zapovjednik broda je zakonski zastupnik (zastupnik po zakonu) brodarka. Brodar je osoba koja imenuje i razrješava dužnosti zapovjednika broda. To pravo po naravi stvari proizlazi iz pojma brodarka, jer on ima sveukupnu upravu nad brodom, koju izvršava preko zapovjednika broda kao svojega *ex lege* zastupnika. Brodar je plovidbeni poduzetnik bez obzira na to obavlja li plovidbeni pothvat tuđim ili svojim brodom (ako ga obavlja svojim brodom, znači da je ujedno i brodovlasnik, što se i pretpostavlja), oprema li brod i kako ga drži, po kojem naslovu, u posjedu. Isto je tako nebitno je li njegovo djelovanje usmjereno na gospodarsko iskorištavanje broda.

Osim ugovora o zakupu broda (i ugovora o leasingu), a u hrvatskom pomorskom pravu, po uzoru na ustanovu *mortgagea* angloameričkog prava, postoji još jedna plovidbeno-pravna osnova prijenosa obilježja brodarka s vlasnika broda na drugu osobu. To je uglavak ugovora o hipoteci na brodu koja može sadržavati i ovlaštenje vjerovnika ako dug ne bude plaćen, da namiri svoju dospjelu nepodmirenu tražbinu korištenjem broda (čl. 234. st. 3. Pomorskog zakonika). Na temelju ove odredbe ugovora o hipoteci, svojstvo brodarka s vlasnika broda (založnog hipotekarnog dužnika) prelazi na založnog vjerovnika (hipotekarnog vjerovnika) kada iskorišćuje brod.

## Temeljni sadržaj brodarkovih prava i obveza

### *Basic contents of the ship operator's rights and obligations*

Brodar je poseban plovidbeno-pravni pojam. On je subjekt odnosa nastalih iz plovidbe i koristi se brodom. Javlja se u svim odnosima u svezi s plovidbom i korištenjem broda, osim u stvarnopravnim odnosima (vlasništvo, hipoteka na brodu) kada je bitno tko je vlasnik broda. Iz definicije našeg Pomorskog zakonika za obilježje brodarka potrebna su kumulativno dva konstitutivna elementa: 1. posjed broda i 2. nositeljstvo plovidbenog pothvata. Posjed broda mogućnost je stvarnog raspolaganja brodom. Posjed se u nas definira kao obnašanje stvarne vlasti na stvari, to je osoba koja ima faktičnu vlast glede neke stvari. Nositelj je pak plovidbenog pothvata kad u vlastito ime preuzima obveze iz plovidbenih djelatnosti i odgovara za tu djelatnost.

Funkcija je brodarka zapravo dvojaka: 1. nositelj je plovidbenog pothvata, 2. *prijevoznik* je poduzetnik ili *poduzetnik* nekog drugog konkretnog plovidbenog posla.

Kao nositelj plovidbenog pothvata, kao plovidbeni poduzetnik, brodar odgovara i za izvanugovorne obveze (npr. za sudar brodova, smrt ili tjelesne ozljede kupača ili drugih osoba na moru, za štete nanesene operativnim obalama, lučkim postrojenjima i dr.).

Kao poduzetnik stvarnoga plovidbenog posla brodar odgovara i za obveze iz toga konkretnog ugovora. Međutim, premda je brodar poduzetnik konkretnog plovidbenog posla, kada plovidbenu djelatnost obavlja poradi prijevoza ili drugog plovidbenog posla, pa sklapa ugovore o prijevozu, odnosno o nekom drugom plovidbenom poslu, postaje prijevoznik poduzetnik, prijevoznik iz prijevoza stvari, putnika i prtljage (što će biti odlučno u prijedlogu za promjenu naziva, v. u daljnjem tekstu) ili poduzetnik nekog drugog plovidbenog posla (npr. tegljač iz ugovora o tegljenju). Ipak, uvijek i dalje ostaje i plovidbeni poduzetnik, nositelj plovidbenog pothvata. U posljednje vrijeme, u svezi s prijevoznom djelatnošću, rabe se pojmovi prijevoznik i stvarni prijevoznik. Prijevoznik je osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu ili u čije je ime zaključen ugovor o prijevozu, bez obzira na to obavlja li doista (stvarno) prijevoz, dok je stvarni prijevoznik svaka osoba koja stvarno, zbiljski obavlja cijeli prijevoz ili dio prijevoza (usp. Konvenciju Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, 1978., tzv. Hamburška pravila i Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974., Republika Hrvatska je ratificirala Atensku konvenciju s protokolima 1976. i 1990., Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 2/1997.) Pomorski zakonik Republike Hrvatske u dijelu koji regulira prijevoz putnika i prtljage, a po uzoru na spomenutu Atensku konvenciju, u čl. 61. toč. 1. i 2., umjesto riječi prijevoznik rabi pojam brodar. Prema tome, postoji brodar i stvarni brodar. To je za sada shvatljivo, jer naš Zakonik formalnopravno ne barata izrazom prijevoznik (spominje se prijevoznik, zapravo u izričaju vozar, samo u dijelu Zakonika koji uređuje prijevoz u kojem sudjeluje više prijevoznika,

jer se u tom dijelu dva članka, 669. i 670., odnose i na mogućnost mješovitog prijevoza vozilima kopnenog i zračnog prometa). Zapravo, brodar iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage, kako ga definira naš Pomorski zakonik, ne mora biti držatelj broda, u posjedu broda, ni biti s brodom u nekoj svezi. Zbog toga se kao brodari mogu pojavljivati, primjerice, i turističke agencije koje sklapaju ugovore o putovanju.

### Stručno zakonsko nazivlje osoba na strani broda u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske

#### *Statutory terms for the persons representing the ship in the Maritime Code*

Pomorski zakonik Republike Hrvatske rabi različito nazivlje za osobe koje u raznim ulogama sudjeluju u pomorskom pothvatu s brodom, u pomorsko plovidbenim poslovima, pružaju usluge vezane za brod, upravljaju brodom, iskorištavaju, posjeduju i raspoložu brodom. Abecednim redom spomenut će različite nazive tih osoba iz sadržaja Zakonika: **brod** (u tumačenju koje osobe odgovaraju), **brodar** (najčešće), **naručitelj** (iz brodarskog ugovora), **osoba koja je protupravno oduzela brod**, **osoba koja upravlja brodom**, **poduzetnik nuklearnog broda**, **spašavani brod**, **spašavatelj**, **sudionik plovidbenog pothvata**, **tegljač**, **tegljeni brod**, **vjerovnik koji iskorištava brod** (iz ugovora o hipoteci na brodu), **vlasnik broda**, **vozar** (umjesto prijevoznik), **zakupodavatelj**, **zakupoprmatelj**.

Naš Pomorski zakonik definira brodarku u čl. 5. toč. 26. (usp. u poglavlju "Suvremeni pravni položaj brodarku" u ovom radu). Međutim, brodarku se, u poglavlju Zakonika o odgovornosti brodarku (dio sedmi), posebice tumači. Naime, u čl. 406. st. 1. *brodarku*, za potrebe općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti, uključuje i vlasnika broda, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru i poslovođu pomorskog brodarku. Ovakav izričaj u skladu je s odredbama Republike Hrvatske ratificirane Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976. Razlika je jedino u činjenici što Konvencija rabi izričaj brodarku (vlasnik broda, engl. *Shipowner*), ali onda pod tim vlasnikom obuhvaća ne samo vlasnika broda, nego i naručitelja (*charterera*), brodarku i poslovođu pomorskog broda (*manager and operator of a sea-going ship*, v. čl. 1. toč. 2.).

Ostale spomenute osobe u stručnom nazivlju Zakonika imaju svoju logičnu i zakonom usmjerenu ulogu u raznim djelatnostima i mogućim odgovornostima u pomorskom poduzetništvu. Tako se npr. tegljač nužno mora javiti u ugovoru o tegljenju, spašavatelj pri akciji spašavanja broda (ali i u slučaju prava na globalno ograničenje odgovornosti, v. 406. st. 1. i 2. Zakonika), zakupodavatelj i zakupoprmatelj u ugovoru o zakupu. Osoba koja u trenutku događaja upravlja brodom kao i osoba koja je protupravno oduzela brod uključeni su u odgovornost za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru (v. čl. 836. st. 5. Zakonika).

Sudionik plovidbenog pothvata, kao poseban pojam u sklopu i za potrebe odnosa iz zajedničke havarije,

jest izraz koji obuhvaća vlasnika, ali i brodarku broda, a isto tako i osobu koja je ovlaštena raspolagati teretom ukrcajima na brod (v. čl. 815. st. 1. toč. 2. Zakonika). Osebjuna pomorskopravna formulacija iz konvencija i nacionalnih propisa o odgovornosti "brodarku" (što bi u općem formalnopravnom smislu bilo neodrživo jer je brod stvar) pokriva se tumačenjem koje su osobe u konkretnim odnosima obuhvaćene odgovornošću; na primjer, u slučaju sudara ističe se da odgovara brod, odnosno brodarku za koje se dokaže da je njihovom krivnjom šteta prouzročena. Pod odgovornošću brodarku razumijeva se odgovornost vlasnika brodarku i brodarku (c. čl. 763. Pomorskog zakonika) Slično je i u članku 837. stavak 3. u svezi s odgovornošću za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša. Samo je kreativnost i osebjuna pomorskog zakonodavstva mogla pronaći i isturiti ovakvu jednostavnu, ali veoma fleksibilnu formulaciju. Tako smo obuhvatili odgovornošću i vlasnika brodarku i brodarku (vlasnika brodarku, odnosno brodarku), a *questio* je *facti* tko će to konkretno biti.

U članku 234. stavku 3. Pomorskog zakonika propisuje se, kako sam već istakao, da ugovor o hipoteci na brodu može sadržati i ovlaštenje vjerovnika da, ako dug ne bude plaćen, namiri svoju dospjelu nepodmirenu tražbinu iskorištavanjem brodarku. Taj vjerovnik u pravilu neće biti vlasnik brodarku, ali ima sve atribute brodarku.

### Potpoma brodu, osim...

#### *Support to the "operator", except...*

Činjenica je, što sam potkrijepio primjerima, da je brodarku kao pojam u mnogim inozemnim zakonskim tekstovima (osobito mediteranskih država). Činjenica je da je središnja uloga brodarku u svakovrsnim poslovima i pomorsko plovidbenim odnosima tradicija hrvatskog pomorskog zakonodavstva. Činjenica je da brodarku u svojim pojmovnim obilježjima odgovara osobi koja je s brodom pravno i stvarno tako vezana da je u mnogim situacijama u odnosima iz pomorskog poduzetništva veoma prikladna osoba u ulozi aktivne i pasivne legitimacija (npr. u slučaju spora). Brodarku se, i kao osobu koja odgovara, ne može zaobići, osim u onim slučajevima kada po naravi posla, prema djelatnostima, posebno nominiranim odgovornostima, moramo "u igru" uvesti druge osobe, drugih nazivlja i položaja u odnosu na brod. U odnosima iz vlasništva ili hipoteke na brodu, na primjer, relevantan je brodarku, vlasnik brodarku. Na vlasnika brodarku, prema danas opće prihvaćenim konvencijskim i domaćim propisima, usmjerava se odgovornost u slučaju štetnih posljedica onečišćenja od strane brodarku izlivanjem ulja (nafta) koji se prevozi kao teret (i nova Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996., također, usmjerava odgovornost na vlasnika brodarku). Pri ugovoru o zakupu ne možemo imati nego zakupodavatelja. Bilo bi neprimjereno ovlaštenje bilo koje druge osobe u taj odnos. Nazvati zakupoprmatelja brodarkuom bilo bi neprirodno za ugovor o zakupu, moglo bi imati zbunjujuće učinke, makar je nedvojbeno da zakupoprmatelj iz ugovora o zakupu postaje brodarkuom. Ta činjenica jasno proizlazi iz same

definicije broдача u našem Pomorskom zakoniku. Osim toga, nije samo o zakupu broда riječ kada vlasnik prepušta svojstvo broдача, nego i o slučaju ugovora o leasingu, a i osobe kojoj je namijenjeno upravljanje brodovima u brođarevu korist (management).<sup>11</sup> U svim tim slučajevima imamo broдача, ali u odnosima koji slijede, tj. kada npr. zakupoprimalatelj kao brodar zaključuje ugovore o prijevozu stvari ili obavlja neku drugu plovdbenu djelatnost.

Nema razloga da ne zadržimo broдача u odnosima iz općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti. Naime, u našem Pomorskom zakoniku, kao što sam istakao, brodar nije samo "brodar" (posjednik broда i nositelj plovdbenog pothvata), nego ograničenjem odgovornosti mogu biti obuhvaćene i druge osobe. Potpuno je nevažna okolnost, čisto formalnopravna bez ikakva značenja, što Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. polazi od pojma vlasnika broда, pa ga definirajući, tumačeći, širi i na broдача i druge osobe koje djeluju s brodom.

Brodar je u našem pomorskom zakonodavstvu postao "znak raspoznavanja", nešto što odiše osebnjuošću našeg rješenja (kao npr. veoma prihvatljivo određivanje inače spornog pojma jedinice tereta za potrebe ograničenja odgovornosti, usp. čl. 575. st. 2. našeg Pomorskog zakonika). Ne bi bilo preporučljivo olako se odreći broдача, tim više što taj brodar nije svenazočan, zamjenjuje ga se i drugim osobama, osobito vlasnikom kada je to nužno, ili se uz broдача pridodaju i druge osobe u aktivnoj i pasivnoj ulozi, što konvenira i trećim osobama, poglavito oštećenim osobama, osobama koje imaju stanovite zahtjeve (naknade štete) prema brodu. Dakle, broдача zamjenjivati u svim situacijama (osim kod zakupa) vlasnikom broда može nepotrebno poremetiti već ustaljeni sklad odnosa iz našeg Pomorskog zakonika. Drugim riječima, zagovaram da svi spomenuti izričaji, stručna nazivlja osoba u raznim ulogama zadrže u Pomorskom zakoniku svoje mjesto, jer bi npr. bilo kakvo isturanje vlasnika broда, uz eliminaciju ostalih, moglo dovesti do lančane reakcije stanovitih poremećaja u odnosima iz odgovornosti.

Iako izražavam potrebu brođaru, ipak bih predložio jednu promjenu koja može biti i vrlo značajna. Mislim da bismo morali kod prijevoza stvari i putnika uvesti prijevoznika (riječ koja je primjerenija hrvatskom jeziku od vozara) kao osobu koja se obvezuje iz tog posla. U poredbenom zakonodavstvu i u odgovarajućim konvencijama rabi se riječ prijevoznik (engl. *carrier*, franc. *transporteur*, tal. *vettore*). Zbilja, iz naravi posla prijevoza proizlazi da na prijevoznika valja usmjeriti odgovornost. brodar je prijevoznik, ali prijevoznik može biti i naručitelj iz brođarskog ugovora. Stoga predlažem da se u članku 463. u stavku 1. u novoj (dodanoj) točki 1. kaže: 1) *prijevoznik je brodar ili naručitelj iz brođarskog ugovora koji je s trećom osobom zaključio ugovor o prijevozu stvari i osobal*.<sup>12</sup> Naravno, u odgovarajućem tekstu Zakonika trebalo bi riječ "brodar" zamijeniti izričajem "prijevoznik" (to valja učiniti i u članku 611. st. 1. toč. 1. i 2. pri uređenju prijevoza putnika i prtljage u tumačenju pojma brodar i stvarni brodar).

Ipak, formulacija se članka 470. Pomorskog zakonika *ne bi smjela* mijenjati, ako ne bismo željeli korjenite promjene u odgovornosti iz podugovaranja.

Naime, kada naručitelj iz brođarskog ugovora (ugovaranje prijevoza cijelim brodom, razmjernim dijelom broда ili određenim brođskim prostorom) ugovori s trećom osobom (podnaručiteljem) ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brođarski ugovor (*pot-prijevozni ugovor*), odgovarat će kao *prijevoznik*. Međutim, i dalje ostaje odgovornost broдача iako nije prijevoznik. Ovdje brodar odgovara kao plovdbeni poduzetnik. Pomorski je zakonik tako nametnuo brođaru odgovornost i prema podnaručitelju s kojim, inače, nije zaključio ugovor. Time je naš zakonik zaštitio interese podnaručitelja kojemu u suvremenim uvjetima pomorskog poduzetništva ne mora biti poznato je li sklopio ugovor s brođarom ili s naručiteljem brođskog prostora. Na taj način podnaručitelj može tužiti svojega ugovornog partnera, naručitelja, ali i broдача (koji nije prijevoznik) jednog i drugog zajedno ili svakog posebno, odnosno podnijeti tužbeni zahtjev samo protiv jednoga. O tome je li podnaručitelju bio poznat brođarski ugovor, kao glavni ugovor, ovisi i sadržaj odgovornosti broдача iz podugovaranja.<sup>13</sup>

## Zaključak Conclusion

Dakle, smatram da bi sadašnja uporaba stručnog nazivlja i raspored uloga u sadržaju hrvatskog Pomorskog zakonika trebali ostati. To znači da se se pojam broдача, kao središnje osobe našeg pomorsko-pravnog sustava, zadržao uz iznimku u prijevozu stvari i putnika kada bi načelno bilo nužno riječ brodar zamijeniti riječju prijevoznik. Prema tome, *exceptis excipiens*, uvedimo prijevoznika i dajmo mu zasluženno mjesto u prijevoznim odnosima, ali nemojmo se odreći tradicionalnog i u praktičnopravnim situacijama prihvatljivog pojma broдача.

## Bilješke i literatura References and literature

<sup>1</sup>Velimir Filipović, Sloboda ugovaranja kod prijevoza robe morem u hrvatskom Pomorskom zakoniku, Usporedno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law), 37, br. 145-148 (1-4), Zagreb 1995, str. 53.54.

<sup>2</sup>Actio exercitoria bila je upravljena protiv broдача, a ne protiv brođovlasnika. Taj zaključak proizlazi iz riječi rimskog pravika Gaja (2. st.): "Exercitoria actio appellatur, quia excitor vocatur is ad quem quotidianus navis quaestus perveniunt" (Gaius, Inst. 71, IV; tužba se zove exercitoria, jer se exercitorom (raspolagatelj, obnašatelj) naziva onaj kome pripada svakodnevna dobit od broда). V. Vladislav Brajković, "Brodar", Pomorska enciklopedija, I, Zagreb, 1972. str. 528-529.

<sup>3</sup>Pobliže Lucijan Kos, "Brodarska poduzeća, pravnopovijesni razvoj", Pomorska enciklopedija, I, Zagreb, 1972, str. 531-532. Usp. Ivo Grabovac, Ogledi o odgovornosti broдача, Split 1997, str. 7-8.

<sup>4</sup>Usp. Vojislav Borčić, Pomorski agent, Rijeka 1992, str. 46.

<sup>5</sup>Art. 7 (Legge regolatrice della responsabilità dell'armatore) u st. 1. i 2. doslovno se ističe: "La responsabilità dell'armatore della nave o dello esercente dell'aeromobile per atti o fatti dell'equipaggio é regolata dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile".

<sup>6</sup>U poglavlju o brođaru (Dell'armatore) u čl. 265. (Dichiarazione di armatore) u st. 1. i 2. doslovno se ističe: "Chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'uf-

ficio di iscrizione della nave o del gallegiante". "Quando l'esercizio non é assunto dal proprietario, se l'armatore non vi provvede, la dichiarazione puñ essere fatta dal proprietario."

<sup>7</sup>U posebnom poglavlju o brodarima (Armateurs) Loi N° 69-8 du 3 janvier 1969 relative f l'armement et auy ventes maritime u člancima 1. i 2. propisuje "L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire." La propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en etre l'armateur. En cas d'affrètement, l'affreteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié."

<sup>8</sup>U objašnjenju toga Zakona na engleskom jeziku naglašava se da je naziv "sudovladelets" preveden doduše kao brodovlasnik ("shipowner"), ali da on doslovno znači u izvornom jeziku držatelj broda, posjednik broda ("ship holder", te da nužno ne mora značiti da je ta osoba zakonski vlasnik broda (v. The Merchant Shipping Code of the USSR (1968), translated and edited by. William E. Butler and John B. Quigley, Baltimore-London, 1970, str. 42.

<sup>9</sup>U prijevodu na francuski jezik, čl. 71. (u poglavlju L'Armateur) ističe se: "L'armateur est celui qui exploite un navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire." (V. Vode maritime polonais, introduction de Rene Rodiere, Paris 1970. 75).


<sup>10</sup>Čl. 9. (francuski prijevod): "Au sens du présent code, L'armateur du navire est la personne qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit propriétaire ou qu'il 'exploite en vertu d'un autre fondement lega." (v. Code de navigation maritime bulgare, introduction de René Rodière, Paris 1973, str. 8).

<sup>11</sup>Borčić, op. cit., str. 46; Grabovac, op. cit., str. 9.

<sup>12</sup>U novom izričaju članka 463., kako se predlaže, tumačenje pojma naručitelja došlo bi pod točku 2), krcatelja 3) itd. do točke 7).

<sup>13</sup>Usp. Ivo Grabovac, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split 1995, str. 83-84. V. čl. 470. Pomorskog zakonika

Rukopis primljen: 13.3.1997.



# JADROPLOV

LTD

**SPLIT - sjedište:**  
21000 Split-Hrvatska,  
Obala Kneza Branimira 16, P.P. 511  
Telex: 26117, 26339, 26138  
Fax: 021/342 198, 302 631, 302 705  
Tel: 021/302 666, 355 333

**RIJEKA**  
51000 Rijeka-Hrvatska  
Riva 16, P.P. 117  
Telex: 24117  
Fax: 051/214 373  
Tel: 051/213 838, 332 918

**ZAGREB - podružnica:**  
10000 Zagreb-Hrvatska, Vukovarska 271  
Tel./Fax: 01/615 7018, 615 7019

**SARAJEVO - predstavništvo:**  
71000 Sarajevo-Bosna i Hercegovina  
Branilaca grada 13, Tel./Fax: 071/663 378

**Pružamo redovite prijevoznike usluge za sljedeća odredišta:**

1. HRVATSKA / SLOVENIJA - CANADA & US MID WEST i obratno
2. JADRAN - CRVENO MORE / ISTOČNA I JUŽNA AFRIKA
3. SLOBODNA PLOVIDBA (TRAMP SERVIS)

- OPERATOR U INTERMODALNOM PRIJEVOZU  
- "SPLIT SHIP MANAGEMENT" - TEHNIČKO KADROVSKI POSLOVI

