

# Brodar kao subjekt plovidbe

UDK 656.61-057

## SAŽETAK

Pojam broдача u prošlosti se miješao sa pojmom brodovlasnika i pomorskog vozara. U radu su obrađene razlike pojma broдача kako na međunarodnom planu tako i u našem zakonodavstvu. Posebno je obrađen pojam broдача s aspekta posjeda broда a imajući na umu da je to pomorsko-pravni pojam koji obuhvaća kako privrednu tako i neprivrednu djelatnost.

Kroz historiju pojam broдача nije uvijek bio jednak definiran jer se često miješao s pojmom brodovlasnika i pomorskog vozara.

Da bi ovo pitanje razmotrili, moramo najprije poći od činjenice, da se radi o specifičnoj djelatnosti koju vrši brod plovidbom. Međutim, ne smijemo shvatiti, da bi plovidba bila sama po sebi svrhom, već istu treba posmatrati kao faktični preduvjet za svaku upotrebu broда.

Dakle, sve dotle, dok se plovi samo za sebe i prevozi samo za sebe, nema uvjeta za stvaranje društvenih odnosa, koji nastaju iz plovidbenog posla, a to znači da je osnovni preduvjet da se plovidba obavlja kao rad, a čim postoji plovidba, ista predstavlja i osobu, koja rukovodi sredstvom te plovidbe, to znači imamo i broдача.

Profesor V. Brajković kaže: »Mogu se mijenjati proizvodni uvjeti, tehnika plovidbe, mogu se razvijati i graditi društveni odnosi, ali dok je broда, mora biti i broдача, a sadržaj njegove društvene funkcije ovisit će o fazi društvenog ekonomskog razvoja.«<sup>1</sup>

U periodu robovlasničkih odnosa pomorskim prevozom bavi se sam brodovlasnik. On je zapovjednik broда, vrši razmjenu dobara, naplaćuje vozarinu, odnosno korisnik je dobiti koja proizlazi iz ovog posla.

Brodovlasnik se pojavljuje ne samo u funkciji vlasnika, već istovremeno i u funkciji plovidbenog poduzetnika kao i u funkciji zapovjednika, tj. sve ove funkcije stječu se u jednoj osobi. Međutim, već u rimskom pravu uz vlasnika broда spominje se i **exercitor navis**. Poznato je da su Rimljani normirali pravne odnose prema odnosima koje je već život u praksi potvrdio. U određenom razdoblju svog pravnog razvoja, stvarali su pravne odnose davanjem zaštite na osnovi tužbe-akcije, koju bi pretor dozvoljavao unaprijed za pojedine vrste odnosa. Odnosi nastali iskorišćavanjem broда rješavani su tužbom koja se nazivala **actio exercitoria**.

Rimljani su pored vlasnika broда (**dominus navis**), zapovjednika broда (**magister navis**) poznavali još i broдача (**exercitor navis**). Zapovjednik broда je punomoćnik **exercitor navis**. **Excercitor navis** je osoba koja se profesionalno bavi pomorskim poduzetništvom za svoj račun. **Excercitor navis** je dakle ona osoba, koja ima sve koristi, ali snosi i sve štete od upotrebe broда, bez obzira na to, da li je ona vlasnik broда ili je brod uzela od vlasnika na određeno vrijeme. Prema tome **exercitor navis** odgovoren je trećim osobama za obaveze iz brodarskih poslova. Znači, treće osobe su imale pravo da podignu tužbu protiv **exercitoria navis** (broдача) za obaveze koje nisu ispunjenje iz brodarskih poslova.

Tužbom **actio exercitoria** Rimljani su dali trećim osobama pravo da za obaveze koje je sklopio zapovjed-

nik broда, **magistar navis** mogu podići tužbu protiv onoga koji brod iskorišćava t. j. protiv **exercitoria navis** (broдача).

Tužba **actio exercitoria** upravljena je protiv **exercitoria navis** t. j. broдача, a ne protiv brodovlasnika, što proizlazi jasno iz citata rimskog pravnika Gaja (2. stoljeće):

»**Excercitoria actio appellatur, quia exercitor vocatur is ad quem quotidianus navis quaestus perveniunt**«. Kasnije, nastankom feudalnog društvenog uređenja formiraju se novi odnosi karakteristični za feudalni poredak, pa u to vrijeme nastaje i poseban pojam broдача. Dolazi do udruživanja više osoba u pomorskom poduhvatu. Tako nastaju brodarske zajednice — asocijacije. Bizantski pomorski zakon **Nomos nautikus** poznaje asocijaciju koju naziva **hreckoinonia**, nužna zajednica. U Mediteranskom srednjovjekovnom pravu, a i kasnije do 18. stoljeća, takva zajednica se spominje kao **societas maris**.<sup>2</sup> Svrha osnivanja tih zajednica bila je udruživanje više osoba za izvršenje pomorskog poduhvata u cilju ostvarivanja i podjele dobiti. Može se slobodno reći da je u toj zajednici klica razvoja trgovačkog kapitala, iz nje nastaje brodarsko društveno poduzetništvo. U tim zajednicama dolazi do udruživanja sredstava brodovlasnika, zapovjednika i mornara t. j. svih koji su zainteresirani za zajednički poduhvat u koji su uložili svoja sredstva. U tom vremenu susrećemo se s vlasnikom broда koji je ujedno i broдар pomorskog poduhvata i koji vrši plovidbeni poduhvat uz pomoć stručnih pomoraca uz njihov udio u dobitku, koji proistječe iz pomorskog prevoza. Dužnost broдача tog vremena jeste, da organizira plovidbeno putovanje, oprema brod, vodi brigu o posadi i navigaciji, dok o teretu vode brigu korisnici prevoza. Oni se staraju o ukrcanju i iskrcanju tereta, prate robu na svakom putovanju i oni je sami prodaju. Korisnici tereta javljaju se u svojstvu krcatelja, slugača i primaoca.

Kasnije, jačanjem kapitala i porastom prekomorske razmjene dobara te gradnjom sve većih brodova, dolazi do novih odnosa u pomorskom poduhvatu. Vlasnici robe više ne putuju s robom i ne vode brigu o njoj, već je povjeravaju brizi pomorskog poduzetnika. Pomorski poduzetnik postaje čuvara tereta, ali i zastupnik interesa vlasnika robe u odnosu na treće osobe.

Porastom sigurnosti pomorske plovidbe otpada osnovni razlog uzimanja mornara uz udio u dobiti. Brodovlasnicima mnogo više odgovara u tako izmijenjenim prilikama, da ne dijele svoju zaradu s mornarima, pa je u to doba sve više prevladalo uzimanje mornara uz određenu plaću zasnivanjem ugovora o radu.

Nastankom kapitalističkog društva izdvaja se postepeno osoba koja daje kapital za plovidbeni poduhvat, oprema brod, ali plovidbu brodom povjerava drugoj osobi. Dakle, brodovlasnik oprema brod za plovidbu, ali ostaje na kopnu, dok zapovjednik predstavlja brodovlasnika i preuzima sve poslove vezane uz brod za vrijeme putovanja. Brodovlasnik u to doba, kako smo već naveli, ima zadatak da se brine za opremu broда (**armamentum**) odatle mu i naziv **armator, armatur** i sl. Da-

linijim razvojem, brodovlasnik — armator postaje jedini nosilac brodarske djelatnosti tj. poslova koji se zaključuju u njegovo ime od strane osoba koje rade za njega. Znači, brodovlasnik postaje nosilac plovidbenog poduhvata, na taj način postaje i ugovorna stranka u poslovima koji se odnose na iskorišćavanje broda, pa je u tom slučaju brodovlasnik i brodar, odnosno brodovlasnik i brodar su jedna osoba. U to vrijeme jedina osoba koja se spominje i na koju padaju obaveze iz pomorskog poduhvata jeste brodovlasnik, bilo kao pojedinac ili kao društvo. Takvo stanovište proizlazi iz tadašnjih produkcijskih odnosa jer se u to doba brodovlasnik pojavljuje kao nosilac kapitala, koji upotrebljava kao sredstvo za stjecanje profita, uz najamni rad zaposlenih tj. pomoraca. Tadašnji zakonici normiraju samo položaj brodovlasnika, ne vodeći računa o osobama koje sudjeluju u iskorišćavanju broda, pa samim tim u tom vremenu ne dolazi do razdvajanja brodovlasnika od brodarka. Tako na primjer u Francuskoj **Code de commerce** (1807) ne pravi razliku između brodovlasnika i brodarka.

Pojavom brodova na mehanički pogon, pomorska plovidba postaje brža i sve sigurnija, razvijaju se novi načini iskorišćavanja broda u privrednoj plovidbi, a naročito u prevozu robe. Kao rezultat toga nastaju razni tipovi sadašnjih brodarskih ugovora kao na primjer: ugovor o prijevozu cijelim brodom na vrijeme (**time-charter**), ugovor o prijevozu stvari na putovanje ili na vrijeme (**affreightment by charter-party**) i drugi. Kod tih ugovora prvenstveno se vodi računa o tome tko preuzima obaveze odnosno tko je posjednik broda; znači, u prvi plan se postavlja stvarno raspolaganje brodom, posjedovanje broda, a ne vlasništvo broda. Posjednik broda u ovom slučaju poistovjećuje se s brodarkom tj. brodar je subjekt plovidbenog poduhvata. On obavlja plovidbeni poduhvat i snosi odgovornost kako za brod tako i za ono što je na njemu. Dakle, brodar dolazi u prvi plan, a brodovlasnik se zapostavlja, ukoliko nije on ujedno i brodar (često je vlasnik broda ona osoba koja je i posjednik broda). Ukoliko bi se oduzela odgovornost i snošenje rizika za plovidbeni poduhvat prestalo bi i samo svojstvo brodarka. Znači, za pojam brodarka nebitno je da li se plovidbeni poduhvat vrši sa svojim ili tuđim brodom, bitno je da je nosilac plovidbenog poduhvata posjednik broda. Dakle, sada se pojam brodarka odvaja od pojma brodovlasnika, za razliku od shvaćanja koja su vrijedila u prošlosti, kad se brodar kao subjekt plovidbenog poduhvata i ne spominje.

Razvojem proizvedenih snaga i razmjene dobara te stvaranjem novih produkcijskih odnosa brodar je postao privrednik. No, bez obzira na to, kod definiranja pojma brodarka treba napomenuti, da se ono ne veže samo uz privrednu djelatnost. Danas postoje brodovi trgovačke mornarice koji se bave privrednom djelatnošću i koji služe u neprivredne svrhe. Dakle, brodar se ne može poistosvjetiti s pomorskim privrednikom, pojam brodarka treba shvatiti tako da je to pomorsko — pravni pojam koji obuhvaća kako privrednu tako i neprivrednu djelatnost.

Ispravno je stanovište M. Špehara koji u svom djelu »Odgovornost brodarka, osvrto i na Haška pravila« daje definiciju brodarka tako što kaže da je brodar »onaj tko brod u svoje ime upotrebljava za stanovitu plovidbenu djelatnost, bila ona privredne prirode (prevoz robe, putnika, ribarstvo, tegljenje, pružanje pomoći na moru, itd.) ili neprivredne (naučna istraživanja, zabava i slično)«<sup>3</sup>.

Na petoj diplomatskoj konferenciji za pomorstvo pravo u Bruxellesu, 25. avgusta 1924, godine potpisana je Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila u predmetu teretnice (poznata pod nazivom

Haška pravila).<sup>4</sup> U toj Konvenciji susrećemo se s nazivom »vozar« (u originalnom tekstu »carrier«). Spomenuta konvencija u članu 1. pod a) određuje da se pod »vozarom« podrazumijeva vlasnik ili najmitelj broda, koji je stranka u ugovoru o prevozu robe morem sa kraticeljem. U članu 3. pod 1. Konvencija određuje dužnosti vozara pa kaže da je vozar dužan a) da brod učini sposobnim za plovidbu; b) da brod uredno opremi i opskrbi posadom i životnim namirnicama; c) da za preuzimanje, prevoz i čuvanje tereta osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, hladnjače i sve ostale prostorije na brodu koje služe za smještaj tereta. Iz prednjeg proizlazi da Konvencija pojam vozara poistovjećuje s pojmom brodarka, što smatramo da nije ispravno, jer se brodar pojavljuje kao pojam u širem smislu, a ne samo u prevozu brodom. Brodar u svakom slučaju ostaje plovidbeni poduzetnik bez obzira da li se bavi prevozom ili ne, a ujedno postaje i pomorski vozar kad preuzima i prevoz. To se može zaključiti iz činjenice, da pomorsko-trgovački zakonici normiraju odnose brodova i kad nisu namijenjeni privrednim djelatnostima. Ti zakonici reguliraju opće odnose trgovačke mornarice u pomorsko pravnom značaju, a kako svi brodovi, odnosi kojih se reguliraju tim zakonikima, imaju brodarka, to se brodar mora promatrati kao pomorsko pravni pojam. Nasuprot tome, vozar je privredno-pravni pojam i na njega se primjenjuje obvezno ili privredno pravo. Ukoliko se brodar bavi vozarskim poslovima ti će se odnosi regulirati po načelima obveznog prava ili posebnog privrednog vozarskog prava, ukoliko nema posebnih propisa za pomorsko vozarski ugovor. Kako je Konvencija za izjednačenje nekih pravila u predmetu teretnice poseban međunarodni propis, koji regulira režim teretnice i odgovornost vozara, to se ona ima smatrati kao norma za reguliranje pojedinih pitanja u prevozu po moru i odgovornosti vozara. Dakle, zadatak te Konvencije nije bio u definiranju pojma brodarka već da normira pojedine obveze i odgovornosti osoba koje sudjeluju u pomorskom prevozu, pa se izraz vozar mora promatrati u tom smislu, jer je i svrha donošenja Konvencije bila rješavanje pojedinih pitanja u prevozu morem.<sup>5</sup>

Kako smo već naveli da pojam brodarka obuhvaća privredne i neprivredne djelatnosti, smatramo da je nepravilno poistosvjetiti ga s nazivom »vozar«.

Profesor Brajković smatra da se i teorijski i za legislativnu orijentaciju može zaključiti troje:

1. da je brodar pomorski plovidbeni poduzetnik;
2. da je brodar stranka kod ugovora o pomorskom prevozu;
3. da je brodar osoba, koja snosi odgovornost za izvršenje tog ugovora.<sup>6</sup>

Kod nas se izraz brodar u smislu današnjeg značenja te riječi prvi put pojavljuje u djelu »Osnova za jedan trgovački pomorski zakonik« koji je izradio splitski advokat V. Škarica, 1919. godine. Taj izraz kasnije, 1937, godine, preuzima i M. Špehar u svom djelu »Suvremeni smjerovi pomorskog prava s obzirom na našu kodifikaciju.« Izraz brodar ušao je također i u »Nacrt Jugoslavenskog pomorskog zakonika« iz 1937. godine. Međutim, ovdje moramo istaći da u spomenutom nacrtu pojam brodarka nije jasno definiran, jer nacrt ga spominje u članu 8. i definira »da je brodar onaj, koji za svoj račun vrši plovidbu u cilju privređivanja bilo svojim vlastitim, bilo tuđim brodom«, da bi kasnije u daljnjim odredbama stavio u prvi plan kao nosioca plovidbenog poduhvata brodovlasnika a u odredbama o prevozu upotrebljava izraz vozar kako bi te odredbe što više bile približne terminima Haških pravila.

Kasnije, 1939. godine, M. Špehar u svom djelu »Odgovornost brodarka, osvrto i na Haška pravila« prihva-

ća broдача kao plovidbenog poduzetnika i od tada ovaj izraz prevladava u našoj literaturi, da bi nakon oslobođenja dobio i zakonsku potvrdu i značenje prilikom donošenja Zakona o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih brodova, s obzirom da taj zakon u svom članu 8. točka 20. određuje da se kao brodar smatra »fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nosilac plovidbenog poduhvata.« Dakle, konačno se prihvaća stajalište da je posjed broda odlučujući kriterij za definiranje broдача. 1977. godine u našoj zemlji donesen je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi koji u članu 6. točka 38. daje pojam broдача: »brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao držalac broda nosilac plovidbenog poduhvata, s tim što se pretpostavlja, dok se protivno ne dokaže, da je brodar osoba koja je u upisniku brodova upisana kao nosilac prava raspolaganja brodom, odnosno kao sopstvenik broda.«

Uspoređujući Zakon o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih brodova iz 1959. godine sa Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi može se zaključiti, da nema bitne razlike kod definicije broдача, s tim što je u novom zakonu dodana i presumpcija da je brodar osoba koja je u upisniku brodova upisana kao nosilac prava raspolaganja brodom.

Možemo slobodno reći da je prilikom definicije broдача kao osnovnog nosioca plovidbenog poduhvata, rješenje usvojeno u našem zakonodavstvu daleko naprednije i adekvatnije od rješenja koja u tom pogledu i dalje u prvom planu ističu brodovlasnika i pored toga što je poznato i neosporno da se pojam broдача ne veže s vlasništvom broda već naprotiv s upotrebom broda u pomorskoj plovidbi u privredne i neprivredne svrhe.

Ipak, moramo istaći da pojam broдача kako ga mi tumačimo do danas nije na međunarodnom planu prihvaćen, već se još uvijek poistovjećuje s brodovlasnikom, a kod prevoza robe morem upotrebljava se izraz »vozar« (francusko pravo upotrebljava izraz **transporter**, englesko **carrier**, sovjetsko **perevozčik**, talijansko **vevitore**, njemačko **verfrachter**, španjolsko **porteador** i sl.).

Činjenica je da smo mi jedna od rijetkih zemalja koja je prilikom inkorporacije Haških i Visbyjskih pravila u domaće zakonodavstvo izraz vozar zamijenila pojmom brodar.

Može se očekivati, promatrajući ovo pitanje na međunarodnom planu **de lege ferenda**, da će doći do izmjene u poimanju svojstva vozara u smjeru kako ga je naše pravo prihvatilo, jer se već pojavljuju zahtjevi za izmjenu pojma vozara u smislu da se ono bliže odredi, odnosno da se definicija vozara proširi tako da obuhvati brodovlasnika, čarterera (naručitelja) i broдача broda.

Na kraju možemo zaključiti da pojam broдача na međunarodnom planu nije konačno definiran, a što je svakako odraz društveno-ekonomskog razvoja pojedinih zemalja, pa se može pretpostaviti da će se u budućnosti prilikom donošenja novih pomorskih zakona ovaj pojam jasnije obraditi i njegov pravni položaj normirati.

## ZAKLJUČAK

Historijski promatrano pojam broдача često se miješao s pojmom brodovlasnika i pomorskog vozara.

Kako se pojam broдача ne može poistovjetiti s pojmom brodovlasnika ili pomorskog vozara, u ovom radu pokušali smo obraditi pojam broдача imajući na umu da je to pomorsko-pravni pojam koji obuhvaća kako privrednu tako i neprivrednu djelatnost.

Posebno su obrađene razlike u poimanju pojma broдача, imajući u vidu da je posjed broda odlučujući kriterij za definiranje broдача.

U radu je korištena literatura koja obrađuje ovu materiju, međunarodne konvencije odnosno Haška, Visbyjska i Hamburška pravila te naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

## SHIPP'S OPERATOR AS A SUBJECT OF NAVIGATION

### Summary

From the hystorical point of view the term shipp's operator has been often mixed with that of the shipowner and carrier.

Since the term shipp's operator cannot be identified with the term shipowner or carrier, this review has tried to elaborate the term shipp's operator bearing in mind that it is a legal maritime term which includes not only productive but also the unproductive enterprises.

Treated separately are the differences in interpretation of the term shipp's operator giving the consideration to the fact that the ownership of the vessel is the main decisive criteria in definition on the shipp's operator.

This review has used the literature elaborating this subject, such as international convention as Hague, Visby and Hamburg rules, as well as our Maritime and Inland Navigation Law.

### LITERATURA

1. V. Brajković, »Problem broдача i njegove odgovornosti de iure condendo«, ugovori o iskorišćavanju brodova na moru (Zbornik rasprava), Zagreb, 1951. g., str. 60.

2. V. Brajković, Brodar, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1972., I, str. 528.

3. V. Brajković, Pomorsko pravo, Zagreb, 1950. g., str. 154-155.

4. V. Brajković, Međunarodno transportno pravo, Zagreb, 1957. g. str. 91.

5. I. Grabovac, Pomorsko pravo, Zagreb, 1981. g., str. 80.

6. B. Jakaša, Plovidbeno pravo, Zagreb, 1979. g., str. 120-121.

7. M. Špehar, Odgovornost broдача s osvrtnom I na Haška pravila, Zagreb, 1939. g., str. 29.

8. Konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici 1924. g.

9. Konvencija o prevozu robe morem iz 1978. g.

10. Zakon o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih brodova, 1959. g.

11. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, 1977. g.

### BILJEŠKE:

<sup>1</sup>V. Brajković, »Problem broдача i njegove odgovornosti de iure condendo«, ugovori o iskorišćavanju brodova na moru, Zbornik, Zagreb, 1951. g., str. 60.

<sup>2</sup>V. Brajković, Pomorsko pravo, Zagreb, 1950. g. str. 154-155.

<sup>3</sup>M. Špehar: Odgovornost broдача osvrtnom I na Haška pravila, Zagreb, 1939. g., str. 29.

<sup>4</sup>Jugoslavija je potpisala Konvenciju prilikom njenog donošenja, ali ju je tek 1959. godine ratificirala i unijela u svoje interno zakonodavstvo donošenjem Zakona o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih brodova. Zakon je objavljen u Službenom listu SFRJ broj 25/59, izmjene i dopune Sl. list SFRJ 20/69. 1968. godine donešen je Protokol o izmjeni Konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici 1924., g. koji je poznat pod nazivom »Visbyjska pravila«.

1978. godine donesena je nova Konvencija o prevozu robe morem koja je poznata pod nazivom »Hamburška pravila«.

<sup>5</sup>Protokol iz 1968. g. i Konvencija o prevozu robe morem iz 1978. godine u svojim odredbama zadržavaju takođe izraz »vozar«, pa naše primjedbe u poimanju izraza vozara, koje smo naveli u odnosu na Haška pravila, vrijede i za Visbyjska pravila kao i za Hamburška pravila.

<sup>6</sup>V. Brajković: Problem broдача i njegove odgovornosti de iure condendo, u Ugovoru o iskorišćavanju brodova na moru, (Zbornik rasprava), Zagreb, 1951. g., str.75.