

Brodar u jugoslavenskom pravu

1. Historijski razvoj instituta

Brodar je fizička ili pravna osoba, koja posjeduje brod, svoj ili tuđeg vlasništva, i njime obavlja privrednu ili neku drugu djelatnost u svoje ime i za svoj račun. On je organizator i poduzetnik plovidbe. U prošlosti on se je poistovjećavao s brodovlasnikom. Brodovlasnik i brodar može, ali ne mora da bude ista osoba. Nosilac prava i obaveza iz ugovora o iskoristavanju pomorskih brodova jest brodar, a ne vlasnik broda.

Za grčke i rimske epohe brodovlasnik se nije diferencirao od brodarka, već je to bilo sjedinjeno u istoj osobi. Razvojem pomorstva, već i pri kraju rimske imperije u rimskom pravu pored vlasnika susreće se osobu koja profesionalno rukovodi pomorskim poslovima vezanim za iskoristavanje brodova (exercitor navis). Pored brodarka susreće se i zapovjednika, kojeg brodar imenuje kao svog punomoćnika u plovidbi.

U Srednjem vijeku pomorskim poduzetništvom bavi se više udruženih osoba (societas maris), od čega opet nestaje razlikovanja između brodarka i brodovlasnika. Jedini nosilac brodarke djelatnosti je brodovlasnik — armatur.

U razvijenijim oblicima kapitalističke privrede, brodovlasnik počinje da brod ustupa osobi (obično u formi zakup) i ta se osoba pojavljuje kao glavni poduzetnik u plovidbi. Kako ta osoba preuzima obavezu opreme broda, snabdijevanja posadom i ostalim stvarima potrebnim za plovidbu, javilo se i pitanje njegove odgovornosti kao glavnog nosioca plovidbenog pothvata i posjednika broda. Baš ta okolnost, stvarno raspolaganje s brodom, dovela je do određivanja pravnog položaja brodarka.

Brodar (francuski armateur, talijanski armatore, engleski temporary shippowner, ruski sudovladelec) ima jednu od glavnih obaveza da brod učini sposobnim za plovidbu, da se brine za armamenta (latinski armare opremiti). Naziv brodarka u francuskom i talijanskom pravu vuče korijen od riječi armare. Ta riječ se čuje i u našim krajevima (na otocima) i ona znači opremanje ribarskih brodova prilikom ljetnog ribolova (»armati se«).

Code de commerce, kao ni drugi zakonici doneseni u prošlom stoljeću, ne prave razliku između brodarka i brodovlasnika. Subjekt poduzetništva je brodovlasnik. Na to je svakako utjecao historijski razvoj ovog instituta. Usljed toga ni do danas nije svugdje precizno definiran pojam brodarka u odnosu na brodovlasnika.

Kod nas se institut brodarka razvijao pod utjecajem općeg razvoja brodarstva u svijetu. Izraz brodar je nastao u XX vijeku. Do tada se ovaj izraz upotrebljavao u raznim značenjima, najčešće označavajući vlasnika broda ili osobe koje preuzimaju poslove prijevoza brodovima po moru. Sadašnje značenje ove riječi prvi put se nalazi u Osnovi za jedan trgovački pomorski zakonik, što je izradio V. Škarica

1919. godine. Riječ je u tom značenju zatim ušla u Nacrt jugoslavenskog pomorskog zakonika iz 1937. godine. U starijoj literaturi navode se izrazi opremač, otpremač, opremitelj, vozar, a ponegdje i brodoposjednik. Danas je izraz brodar sasvim prevladao u stručnoj literaturi i u tekstovima propisa.

(U unutrašnjoj plovidbi brodar znači zbirni naziv za grupe zvanja. Neki propisi su tako označavali zapovjednike i starješine plovnog objekta. U bivšoj jugoslavenskoj ratnoj mornarici brodomarom se nazivalo mornara, koji je svršio brodarki tečaj i osposobio se u nekim pomorskim vještinama — kormilarenju, jedrenju, veslanju i užarskim radovima).

2. Opće razmatranje

Za suvremeno shvaćanje brodarka bitno je to, da je on kao posjednik broda, nosilac plovidbenog pothvata. Brodar je poduzetnik i kada tu djelatnost vrši tuđim brodom, kada mu brod opremi netko drugi i kada plovidbu ne vrši u privredne, već i u neke druge svrhe (u naučne i sl.).

U međunarodnim pomorskim poslovima nisu dovoljno jasno izgrađeni jedinstveni kriteriji o podjeli i tretmanu ugovora o pomorskom iskoristavanju brodova, premda je sabračajno pravo dobrim dijelom unificirano, te se sužavaju razlike između domaćih i međunarodnih pravila. U pravnoj problematici oko pomorskog iskoristavanja brodova brodar zauzima dominantno mjesto. Uloga brodarka je osjetno porasla razvojem međunarodne trgovine i pomorstva. Zato se nameće potreba, da se u tim okvirima utvrdi jasan pojam i status brodarka, jedinstveno definiran, da bi zadovoljio potrebe prakse, naročito u pogledu njegove odgovornosti.¹

U razmatranju brodarka u jugoslavenskom pravu poći ćemo od njegova položaja utvrđenog u Zakonu o ugovorima o iskoristavanju pomorskih brodova,² sa osvrtom na neka stanovišta u našoj literaturi i sudskoj praksi.

»Brodar je fizička ili pravna osoba, koja je kao posjednik broda nosilac plovidbenog pothvata« (čl. 8. tačka 2 ZUIPB). Kod nas se u ulozi brodarka uglavnom javljaju brodarka poduzeća, kojima brodovi čine osnovna sredstva. Fizička i građanska pravna lica mogu se javljati u svojstvu brodarka samo na manjim plovnim objektima i to do 50 tona nosivosti. U tim slučajevima brodar je obično i brodovlasnik i zapovjednik broda, tako da su pravni odnosi kod toga pojednostavljeni. Ti prijevozi morem, koje poduzimaju privatnici su bez većeg značaja u našoj pomorskoj privredi.

Predatni Nacrt pomorsko-trgovačkog zakonika iz 1937. godine utvrđuje: »Brodar (armateur, opremitelj) je onaj, koji na svoj račun vrši plovidbu u cilju privređivanja bilo svojim vlastitim, bilo tuđim brodom« (čl. 8). S obzirom na izvjesne nejasnoće kod utvrđivanja položaja bro-

dovlasnika i zapovjednika broda u pogledu njihove odgovornosti ovaj Nacrt ne bi uvijek mogao dati siguran odgovor.³

U mnogobrojnim raspravama, diskusijama, člancima i monografijama naših najeminentnijih stručnjaka za pomorsko pravo⁴ na široko se izlagala složenost ove problematike, što je bez sumnje mnogo doprinijelo jasnoj stilizaciji i formuliranju Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova. Njegova primjena u proteklom vremenu nije nailazila na veće poteškoće, niti je dolazilo do nekih izmjena ili dopuna. S obzirom na kozmopolitski karakter plovidbe i pomorstva i jačih zahtjeva životnih odnosa da se u međunarodnim okvirima unificiraju pravila o pravnoj prirodi brodar. Zakonodavac je u ovoj ovlasti upućen na to, da se oslanja na dostignuća doktrine, posebno na ona koja institut brodar razmatraju komparativno. U tom pogledu veliki prilog dao je i Jadranski institut.⁵ S druge strane, na nacionalne pomorske zakonike određeni utjecaj vrše međunarodne konvencije. Tako su određena pravila Briselskih konvencija za izjednačavanje pomorskog prava ušla i u naše propise.⁶

Vrlo blizu citiranoj definiciji brodar u našem zakonu, iznosi svoje stanovište prof. Brajković u jednoj raspravi objavljenoj prije donošenja zakona. »Prema tome elementarni preduvjet je plovidba kao rad, a čim imamo plovidbu, imamo i osobu, koja tom plovidbom rukovodi, tj. osobu, koja rukovodi sredstvom te plovidbe, imamo brodar.«⁷ Kada se ovdje govori o rukovođenju »sredstvom te plovidbe«, to može imati dva značenja: 1. fizički profesionalnim, odnosno nautičkim upravljanjem brodom, 2. poslovnim (komercijalnim) rukovođenjem sredstvom plovidbe, tj. takvim iz kojeg nastaju određena prava i obaveze između nosioca plovidbenog pothvata i naručitelja, odnosno ostalih učesnika u ugovornom odnosu prijevoza. Zato je smisao te formulacije iznesen u drugom značenju.

Kao što smo već naveli, Nacrt je dosta nedosljedno regulirao status brodar, te ga, poput nekih stranih pomorskih zakonika nekad zamjenjuje s brodovlasnikom. »Međutim, u daljnjim odredbama gotovo i nema više brodar (istaknuto je, da zapovjednika u pravilu postavlja brodar — čl. 42., i da ga može u svako doba otpustiti — čl. 43., te da je brodar stranka kod ugovora o tegljenju — čl. 129.), nego je nosilac svekolikog poslovanja »brodovlasnik« ili »vozar« ili »brod«, čime je zapravo odredba čl. 8. o brodaru izgubila u svojem značenju.«⁸

U tekst Nacrta se bez neke potrebe unijelo brodovlasnika, s razloga što se brodarevu odgovornost može općenito presumirati, a brodovlasnik bi se pri tome javljao samo kada obavlja ulogu brodar. Naš sadašnji zakon je izbjegao sve te nejasnoće i kao nosioca pomorskog prijevoza navodi jedino brodar.

Brodar se javlja kao glavna stranka u pomorsko-plovidbenim poslovima, iz razloga, što on organizira plovidbu i njom rukovodi, iskorištava brod, raspolaže s njim i time stiče za sebe stanovitu ekonomsku korist. Zato bi vlasničke odnose u ovim poslovima trebalo apstrahirati kod utvrđivanja obligacija između korisnika prijevoza i osobe koja rukovodi tim prijevozom. Brodar se javlja u različitim situacijama u odnosu prema naručitelju, krcatelju i primaocu. U koliko naručitelj ujedno nije i krcatelj, kod sklapanja ugovora o prijevozu i prilikom njegove realizacije, krcatelj se ne bi moglo lišiti prava da se u određenim slučajevima obraća brodaru sa izvjesnim zahtjevima. Prema krcatelju brodar je dužan da postupa istom pažnjom kao i prema naručitelju prijevoza. Naručitelj je ugovorna stranka, koja od brodar naručuje prijevoz stvari, tegljenje broda ili vršenje nekog drugog plovidbenog posla. Ako netko treći predaje robu na prijevoz brodaru, plaća vozarinu ili u vezi s tim ispunjava neke druge obaveze iz ugovora o prijevozu, to čini u ime i za račun naručioca. Taj treći je najčešće krcatelj, koji svoja prava prema brodar izvodi iz prava koja prema brodaru ima naručitelj.

Ali, i pored činjenice što je krcatelj samo zastupnik ili pomoćnik naručitelja, on stupa u samostalni stvarni odnos s brodarom. To se očituje u predaji stvari na prijevoz. Iz toga odnosa krcatelj prema brodaru ima sljedeća prava:

1. po predaji robe brodaru na prijevoz ima pravo da zahtijeva od njega izdavanje teretnice, kao i to, kakve će podatke sadržavati teretnica (čl. 29. st. 1. i 2.);

2. da zahtijeva prijem i ukrcaj robe kada brod stigne na mjesto ukrcaja, a može i sam odrediti mjesto pristajanja ili sidrenja (čl. 39. st. 2.);

3. prije nego brod otplovi, može tražiti da se ukrcaja roba ponovno iskrca (čl. 24. 25. i 26.);

4. u toku putovanja (ako brodaru povratu sve primjerke teretnice ili mu dade garanciju da će naknaditi štetu zbog toga što mu nisu vraćeni svi primjerci teretnice), može zahtijevati da brodar iskrca i preda teret u određenoj usputnoj luci (čl. 26. u vezi sa čl. 16.).

Takva rješenja u odnosima između brodar i krcatelj nametnuli su praktički razlozi, koji proizlaze iz stvarnog čina ukrcaja i predaje robe na prevoženje. Zato je normalno da u navedenim slučajevima i sam krcatelj ima određena ovlaštenja prema brodaru. Krcatelj se nekad javlja i kao prodavalac robe, te mu teretnica koju dobiva od brodar zamjenjuje prodanu robu, a predstavlja i dokaz da je izvršio obavezu iz ugovora o kupoprodaji. Premda krcatelj određuje što će brodar unijeti u teretnicu, to ne treba doslovno shvatiti tako, da bi time brodar morao upisati u teretnicu nešto što bi za njega stvaralo veće obaveze od onih predviđenih u ugovoru o prijevozu.

Kao primalac kod brodar se može legitimirati samo osoba koja predoči i preda teretnicu ili osoba koja pravo prijema robe izvodi iz ugovora o prijevozu. Preuzimanje robe na temelju ovlaštenja iz ugovora dolazi u obzir kada nije izdana teretnica, što je danas rijedak slučaj. Ako se ni u takvom slučaju uopće ne označi u ugovoru primalac, tada je ovlašten primalac robe sam naručitelj.

3. Odgovornost brodar

Potreba za jasnim razlikovanjem brodar od brodovlasnika i definiranjem pojma brodar osobito dolazi do izražaja kod utvrđivanja njegove odgovornosti. Za štete koje plovidbenom djelatnošću pretrpi neka osoba, odgovara brodar ako su nastale njegovom krivnjom (bez obzira na to da li postoji ugovorni ili vanugovorni odnos).

Položaj, ulogu i značaj brodar u okviru ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova najneposrednije se može sagledati preko instituta odgovornosti. Utvrđivanje odgovornosti i krivnje inače spada u najdelikatnija i najsloženija pravna pitanja. Pri tome se ne možemo zadovoljiti samom interpretacijom propisa. Interpretacija poprma drugi karakter kada se dovodi u vezu sa praksom i složenim životnim odnosima. Ona je tada djelotvornija i konkretnija, jer neminovno mora da polazi sa šireg aspekta. Faktične relacije ponekad stvore takve slučajeve i probleme, da ih propis kao ni pravna nauka nije ni mogla predvidjeti niti o tome zauzeti stav. U tome i jest značaj sudske prakse za šire i potpunije poimanje pojedinih propisa, jer pružaju veću mogućnost za utvrđivanje smisla pravne norme.

Teretnica je najviše vezana uz odgovornost brodar jer se u njoj utvrđuju uvjeti prijevoza. Odredbe zakona koje govore o teretnici su malobrojne (od čl. 29. do čl. 38.) i na izgled eksplicitne. Međutim, brodar se na sudu često javlja kao stranka u vezi sa teretnicom. On izdaje teretnicu krcatelju na njegov zahtjev nakon završenog ukrcaja.⁹

U vezi sa teretnicom, u praksi smo imali jedan ovakav slučaj: brodarskim ugovorom je bilo predviđeno, da će vozarina i eventualne prekostojnice biti plaćene u luci iskrcaja, te da naručitelj ima pravo odrediti brodarova agenta, što je naručitelj i učinio. Teretnicu je izdao i potpisao brodarov agent, ali je pri tome prekoračio granice ovlaštenja. Naime, u luci ukrcaja za ukrcaj teret agent je izdao teretnicu »po naredbi«. U njoj je bilo navedeno, da je vozarina »unaprijed plaćena«, te da se prijevoz vrši po »Liner terms« (kada ne dolaze u obzir odredbe zakona o stajnicama i predostojnicama). U teretnici je također bila brisana klauzula koja upućuje na brodarski ugovor.

U međuvremenu, za isti teret, teretnicu »po naredbi« izdao je i zapovjednik broda, ali u njoj nije naznačio, da je vozarina unaprijed plaćena, kao ni to da se prijevoz vrši po »Liner terms«.

Primalac je dobio teretnicu izdanu od agenta i s njom se legitimirao brodaru. Brodar je, međutim, zahtijevao od primaoca da mu plati naknadu za prekostojnice, do kojih je došlo prilikom iskrcaja tereta. Brodar je pri tome imao teretnicu izdanu od strane zapovjednika broda. Iz toga je proizlazio spor.

Rješavajući ovaj predmet, Viši privredni sud u Zagrebu je zauzeo stanovište, da teretnica potpisana od agenta (kojeg je na temelju ovlaštenja imenovao naručilac) jedino je valjana u posjedu trećeg poštenog imaoaca.¹⁰

Teretnica se sastavlja na osnovu pismenih podataka krcatelja. Brodar bi tom prilikom na podesan način trebao utvrditi istinitost podataka. U dosta slučajeva to nije jednostavan posao. Zakon predviđa, da onda, kada postoji opravdana sumnja, da podaci što ih je naveo krcatelj nisu tačni ili potpuni, da brodar može unijeti u teretnicu obrazložene primjedbe. Kada brodar tako ne postupi, pretpostavlja se da je teret preuzeo onako kako je naznačeno u teretnici, ako se ne dokaže suprotno.¹¹

Teret se najčešće osigurava kod osiguravajućih zavoda. Osiguravanje više ide u prilog korisnicima prijevoza nego brodaru, jer se brodar ne može osloboditi odgovornosti za eventualne štete koje nastanu na osiguranom teretu, ako je do njih došlo njegovom krivnjom. Osiguravatelj, poslije nego namiri štetu osiguraniku, može regresno tužiti brodaru temeljem teretnice. Aktivnu legitimaciju za tužbu osiguravatelj stiče samo ukoliko je u teretnici ovlašten na podizanje tužbe, bilo da je označen kao primalac ili da je na njega preneseno pravo primaoca odnosno imali cesijom.¹²

Rješavajući jedan spor, Pomorska arbitraža pri Saveznoj vanjskotrgovinskoj komori na Rijeci polazi od subrogacije osiguravatelja ex lege, kada se radi o pravu osiguravatelja iz teretnice. Tu se navodi, da je »naknadom štete osiguraniku od strane osiguratelja ovaj ex lege stupio u sva njegova prava kao cesionar« i da je tako stekao pravo na tužbeni zahtjev što ga je osiguranik imao prema trećima.¹³

Za brodaru je od značaja da u pogledu svoje odgovornosti za teret precizno luči obaveze koje proističu iz brodarskog ugovora od obaveza koje proističu iz teretnice, jer se tu radi o dva pravna posla. Prema krcatelju (pozivajući se na brodarski ugovor) odgovara samo za ono što je preuzeo na prijevoz (ex recepto). Prema imaoцу teretnice brodar bi trebao odgovarati u pravilu prema sadržaju teretnice (ex scriptura), ako imamo na umu da je teretnica negotijabilni vrijednosni papir koji proizvodi pravne učinke neovisno od ugovora.¹⁴

Zakon o ugovorima o pomorskom iskorištavanju brodova jedno poglavlje posvećuje odgovornosti brodaru za teret (čl. 53. do čl. 64.). Za štete na teretu (oštećenja, manjak ili gubitak stvari ili za štete nastale zbog doznje u predaji stvari), brodar odgovara ako pri tome nije postupao pažnjom urednog brodaru. Za radnje ili propuste zapovjednika broda i posade, brodar odgovara kao i za svoje radnje i propuste, osim za one koje su u vezi sa nautičkim upravljanjem brodom. Kod toga se drukčije tretiraju štete nastale zbog požara i za takve štete brodar odgovara samo ako je požar skrivio svojom radnjom ili propustom.

Posebno bi nas zanimao slučaj odgovornosti za štetu nastalu zbog požara, jer o tome postoje neujednačena shvaćanja. U vezi s tim, osvrnut ćemo se na jednu presudu Vrhovnog privrednog suda.¹⁵

Oštećena stranka je istakla tužbeni zahtjev prema brodaru za naknadu štete na teretu (šećeru) koja mu je nastala uslijed požara, koji se dogodio za vrijeme iskrcanja. U toku iskrcavanja zapovjednik broda dao je narudžbu jednom remontnom poduzeću da izvrši popravak oštećene palube (na mjestu iznad skladišta predmetnog tereta). Tokom rada planuo je požar i dijelom uništio teret. (Kao tužilac ovdje se javlja osiguravatelj, koji je primaocu naknadio štetu, te tužbom zahtjeva regres isplaćenog iznosa).

Tuženi (brodar) je osporio tužbeni zahtjev, s razloga što je štetu počinio svojom krivnjom zapovjednik broda, i to radnjom koja se smatra rukovanje i tehničko (nautičko) upravljanje brodom (čl. 53. st. 3.), a za što on prema propisima ne odgovara.

Vrhovni privredni sud obrazlažući svoju odluku polazi od sljedećeg stanovišta: »Prema tekstu i duhu člana 53. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (Službeni list FNRJ, br. 25/59), ako se odredbe iz svih stavova toga člana posmatraju u međusobnoj vezi kao jedna cjelina, razlike između odgovornosti brodaru za »svako oštećenje, manjak i gubitak stvari«, o kome se govori u stavu 1. i odgovornosti brodaru za štetu nastalu uslijed požara na brodu, o čemu se govori u stavu 4. istog člana zakona — sastoji se samo u tome što je za brodaru odgovornost iz stav 1. uz tamo predviđene izuzetke, dovoljna

samo činjenica oštećenja, manjka odnosno gubitka stvari (načelo causa) dok za njegovu odgovornost po stavu 4. potrebna je krivica brodaru (načelo culpa). Izloženo razlikovanje, međutim, ne znači to da se odgovornost brodaru pretpostavlja samo u slučajevima iz stava 1, a da brodaru krivicu u slučajevima iz stava 4. oštećeni treba da posebno dokazuje. Ovo stoga što ne samo iz odredbe čl. 53, kao cjeline, nego i iz drugih odredaba istog Zakona (čl. 101. stav 3), očigledno proizlazi volja zakonodavca da se odgovornost brodaru za nastalu štetu uvijek pretpostavlja i da na brodaru leži teret dokazivanja da u odnosnom slučaju nije bilo njegove krivice, odnosno da su u odnosnom slučaju nastupile one okolnosti koje su u Zakonu predviđene kao osnov za isključenje brodaru odgovornosti. Kad takva pretpostavka o krivici brodaru ne bi postojala i u slučaju šteta nastalih uslijed požara na brodu, onda bi svi oštećeni (tj. sopstvenici ili drugi korisnici robe koja je oštećena uslijed požara na brodu) bili dovedeni upravo u nemoguću situaciju da tvrde i dokazuju i takve okolnosti koje im nisu bile poznate niti su im mogle biti poznate. Drugim riječima, brodar ni u slučaju kada je požar na brodu nastao njegovom krivicom (radnjom ili propustom) ne bi odgovarao za nastale štete na brodskom teretu i to samo zbog toga što oštećeni nisu bili u mogućnosti da saznaju ne samo okolnosti iz kojih proizlazi brodaru krivica u tom slučaju nego opće okolnosti pod kojima je nastao odnosni požar, a to će biti redovita pojava s obzirom na veliku prostornu udaljenost između oštećenih i odnosnog broda u u času oštećenja.«

Vrhovni privredni sud osporava stanovište prvostepenog suda u pogledu tretmana pojma »upravljanja brodom«, te iznosi svoje shvaćanje: »Kao rukovanje brodom u smislu navedene zakonske odredbe može se smatrati samo navigaciono rukovanje tehničkim uređajima u toku plovidbe, tj. rukovanje u nautičkom smislu, što znači da ovdje dolaze u obzir samo one radnje i propusti koji su bili nužni za pravilnu i sigurnu plovidbu.«

Čini nam se da je stanovište Vrhovnog privrednog suda odveć suzilo obujam pojma navigacionog upravljanja brodom. U okviru svog profesionalnog upravljanja brodom zapovjednik bi trebao poznavati i osnovne karakteristike tehničkih svojstava broda, kako bi u vezi s tim mogao izbjeći potencijalne opasnosti i štete koje mogu u pogledu konstrukcije broda nastupiti (požar, lomljenje, nasukavanje itd). Zato bi zapovjednik trebao poznavati i tehničko-zastitne mjere pri radu i u datoj situaciji ih primijeniti. Te mjere zapovjednik u konkretnom slučaju vjerovatno nije poduzeo.

Ako bismo pošli od Osnovnog zakona o radnim odnosima (čl. 98.) onda bi radna organizacija bila dužna da nadoknadi svaku štetu trećim licima koju im počinje njeni radnici na radu i u vezi s radom. U određenom roku i pod određenim uvjetima, radna organizacija ima zatim pravo regressa prema dotičnim radnicima.

Prema odredbama OZRO-a (čl. 97. st. 3) oštećeni mogu zahtijevati naknadu štete neposredno od radnika, ako je radnik počinio krivičnim djelom.

Pored iznesenih slučajeva odgovornosti, u praksi su dosta česti primjeri odgovornosti u vezi sa ukrcavanjem i iskrcavanjem tereta, predaje tereta, direktnog i mješovitog prijevoza, tegljenjem i prijevozom putnika. »Brodar je dužan na vrijeme, s pažnjom urednog brodaru, osposobiti brod za plovidbu, primjerno ga opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako, da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju, kako ga je primio na prijevoz.

Sporazum zaključen suprotno odredbi prethodnog stava nema pravni učinak.« (čl. 36. ZUIPB).

Citirana odredba stavlja pred brodaru velike obaveze. On može ograničiti ili isključiti svoju odgovornost samo u slučajevima određenim Zakonom (čl. 54. 56. 58. 59.).

Ponekad dolazi do sporova u pogledu odgovornosti brodaru u vezi sa sposobnošću broda za plovidbu. Zakon utvrđuje da brodar ne odgovara za »skriveno mane broda ili njegove sposobnosti za plovidbu, ali samo ako su bili ispunjeni uvjeti iz člana 36. stav 1. ovog zakona.« (čl. 54. t. 1). U jednoj sudskoj odluci se navodi: »brodar odgovara primaocu tereta za štetu, koja je na teretu nastala zbog toga, što brod nije bio sposoban za plovidbu prije nastupa putovanja, kao i zato što je brod in concreto bio nedovolj-

nog stabilizacija.¹⁶ Stabilitet u konkretnom slučaju može ugroziti loš raspored tereta, nedovoljna količina ukrcanog tereta ili prekomjerna količina tereta. Kada bi se radilo o stabilitetu broda in abstracto, slučaj bi se najvjerojatnije mogao podvesti pod okolnost skrivene mane broda. Pored toga, stabilitet broda i njegova tehnička svojstva ne utvrđuje brodar, već za to specijalizirane organizacije, pa bi i iz toga osnova brodar mogao sa sebe odbacivati krivnju. Kod toga bi se jedino moglo postaviti pitanje brodarevog izbora odgovarajuće organizacije.

¹ Andrija Šuc: Međunarodno izjednačavanje pravnih pravila o odgovornosti brodara za štetu uslijed smrti i tijelasnih povreda putnika, Zbornik za pomorsko pravo, str. 73, knjiga 5/1961.

² Zakon je objavljen u Sl. listu FNRJ br. 25/59.

³ V. Brajković: Problem brodara i njegove odgovornosti de iure condendo, Ugovori o iskorištavanju brodova na moru, Izd. JAZU — 1951.

⁴ M. Špehar, V. Brajković, P. Rastovčan, E. Pallua, A. Šuc, N. Kitičić, G. Badovinac i drugi, koji su dali određene radove u cit. literaturi.

⁵ Mišljenja Jadranskog instituta: Izrada propisa FNRJ o iskorištavanju brodova na moru, Zbornik za pomorsko pravo, str. 291, knjiga 4/1957. Izd. JAZU.

⁶ Internacional convention for the unification of certain rules relating to bills of lading:

Article 1.

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

a) »Carrier« includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;

b) »Contract of carriage« applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter

party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same;

c) »Goods« includes goods, wares, merchandises, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;

d) »Ship« means any vessel used for the carriage of goods by sea;

e) »Carriage of goods« covers the period from the time when the goods loaded on the time they are discharged from the ship.

Usporediti sa ZUIPB-a, čl. 8. i 30.

⁷ V. Brajković: Op. cit. str. 59. Autor na ovom mjestu iznosi stanovište M. Špehara, koji navodi da je brodar »onaj tko brod u svoje ime upotrebljava za stanovitu privrednu djelatnost, bila ona tečevne prirode (prevoz robe, putnika, ribarstvo, tegljenje, pružanje pomoći na moru itd.), ili netečevne (znanstvena istraživanja, zabavna i sl.)«.

⁸ V. Brajković: Op. citat, str. 61.

⁹ P. Rastovčan: Teretnica, Ugovori o iskorištavanju brodova na moru, str. 105, Izd. JAZU, Zagreb 1951.

¹⁰ G. Badovinac: Valjanost teretnice potpisane od agenta broda, Pomorstvo 5-6/1966.

¹¹ Presuda Vrhovnog privrednog suda br. Sl-438/65, Privredno-pravni priručnik 12/65, Beograd.

¹² Rješenje Višeg privrednog suda SR Hrvatske br. Sl-1228/62, Osiguranje i privreda 7-8/63, Zagreb.

¹³ Rješenje br. S 4/54. od 8. V 1956, Zbornik za pomorsko pravo str. 357, knjiga 4/1957. Izd. JAZU, Zagreb.

¹⁴ G. Badovinac: Klausula »težina itd. nepoznata« u teretnici, Zbornik za pomorsko pravo, str. 207, knjiga 5/1961.

¹⁵ Rješenje Vrhovnog privrednog suda, Sl. 891/66. od 9. IX 1966. Privredno-pravni priručnik 11/66, Beograd.

¹⁶ Okružni privredni sud Rijeka, br. S 2498/56. od 24. VII 1956, Zbornik za pomorsko pravo, str. 368, Izd. JAZU 1957, Zagreb.