

NOVINE U PRAVNOM REGULIRANJU ODGOVORNIH OSOBA U HRVATSKOM POMORSKOM ZAKONIKU IZ 2004.

Dr. sc. Vesna Skorupan *

UDK 347.795-3

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: siječanj 2006.

Novi Pomorski zakonik (stupio na snagu u prosincu 2004.) uvodi pojmove prijevoznik, poslovođa broda, kompanija i poslodavac. Analizira se njihova pravna osobnost, odgovornost i uloga u suvremenom pomorskom poslovanju te se uspoređuju sa specifičnim pomorskopравnim subjektima kao što su brodar i brodovlasnik. Posebno se proučavaju razlozi koji su potaknuli zakonodavca na proširivanje kruga odgovornih osoba na strani broda. Cilj je rada pokazati važnost i korisnost određenih izmjena, ali i određene nedostatke novog PZ-a, istražiti moguća rješenja te iznijeti konkretne prijedloge de lege ferenda.

Ključne riječi: Pomorski zakonik, prijevoznik, brodovlasnik, brodar, poslovođa broda, kompanija, poslodavac, tražbine nastale iskorištavanjem broda

1. UVOD

U poslovima iskorištavanja pomorskih brodova¹ te ostalim ugovornim i izvanugovornim odnosima koji mogu nastati u svezi s iskorištavanjem brodova²

* Dr. sc. Vesna Skorupan, asistentica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4/1, Zagreb

¹ Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova jesu: ugovori o pomorskom plovidbenom poslu i ugovor o zakupu broda (čl. 442. PZ). Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu jesu: ugovor o prijevozu stvari morem, ugovor o prijevozu putnika morem, ugovor o tegljenju odnosno potiskivanju morem te ugovori koji se odnose na druge pomorske poslove (čl. 443. PZ).

² Npr. sporovi nastali iz radnih odnosa pomoraca, odgovornost za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru koje prouzroči brod, odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša, odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret, odgovornost za štetu zbog sudara brodova i sl.

na strani broda može se pojaviti više subjekata, nerijetko u različitim ulogama. Dapače, prijevozni poslovi te poslovi organizacije plovidbenog pothvata, kao npr. upravljanje poslovanjem broda, popunjavanje broda posadom, tehničko održavanje broda, općenito različiti aspekti iskorištavanja broda, zbog svojih specifičnosti upravo nameću postojanje više subjekata.³

U prijevoznim poslovima, prema našem pozitivnom pravu kvalifikacija strana koje se nalaze na strani broda proizlazi iz pravne prirode prijevoznih ugovora. Kod ugovora o zakupu to je brodovlasnik, jer se tim ugovorom određenoj osobi daje brod na upotrebu, a takvu ovlast raspolaganja sa stvari (brodom) ima samo vlasnik. Kod ugovora o prijevozu stvari i putnika osoba koja nastupa na strani broda je prijevoznik. Osoba prijevoznika može biti odnosno pasivnu legitimaciju u sporu nastalom iz ugovorne odgovornosti može imati vlasnik broda, naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru, brodar (zakupoprimateelj, hipotekarni vjerovnik), stvarni prijevoznik⁴ (koji nije ugovorni prijevoznik⁵), dva prijevoznika ili više njih (u kombinaciji s vlasnikom broda i naručiteljem). Uz to, pomorsko poduzetništvo vrlo je dinamično i kontinuirano nastaju nove relacije između osoba koje u njemu sudjeluju, a pojavljuju se i novi subjekti. Sve

³ Kad se govori o odgovornosti raznih pomorskih poduzetnika, ne može se u širem kontekstu zaobići utjecaj suvremenih uvjeta pod kojima brodarska društva danas posluju, a koji izravno utječu na aktualnu problematiku pravne osobnosti odgovorne osobe. Radi osiguranja otplate zajmova u suvremenom kreditnom poslovanju uvjetuje se da svaki brod bude posebno društvo radi izbjegavanja da brodovi budu dostupni ostalim vjerovnicima. To znači da brodarska društva osnivaju niz manjih ovisnih društava, društava-kćeri, kojima prepuštaju u vlasništvo samo po jedan brod. Unatoč tome, vladajuće društvo (tzv. društvo-majka) stvarno odlučuje o iskorištavanju tih brodova i o raspolaganju dobiti. Također, na strukturu odgovornih osoba na strani broda bitno se odražava i nastojanje da se osigura poslovanje u što povoljnijim fiskalnim uvjetima (poreznim i carinskim), pa i zbog tog razloga brodovlasnici formiraju više trgovačkih društava, često upisanih u različitim državama, putem kojih iskorištavaju svoje brodove.

⁴ Suvremeni prijevoz nameće potrebu razlikovanja ugovornog i stvarnog prijevoznika, dakle prijevoznik koji je ugovorna strana na strani broda povjerava prijevoz drugoj osobi (stvarnom prijevozniku). S obzirom na to u novijoj doktrini i sudskoj praksi odvojeno se promatra funkcija nositelja prijevoznog pothvata kao ugovorne strane od funkcije stvarnog izvođača obveze prijevoza.

⁵ U suvremenoj trgovačkoj i pomorskoj praksi, ugovorni prijevoznik u pravilu nikada osobno ne izvršava sve obveze prema ugovoru o prijevozu. Većina prijevoznika su korporacije, koje nastupaju jedino preko svojih agenata, a bitno je zapravo to da svi prijevoznici danas podugovaraju s drugim društvima izvršavanje posebnih aspekata ili dijelova prijevoznog posla.

to stavlja pred zakonodavca i zadatak za njihovim adekvatnim normiranjem. Osoba koju je stvorilo suvremeno pomorsko poslovanje u praksi je *ship manager*⁶ ili "poslovođa broda," a određene suvremene evidencije spominju i osobu koja se naziva "kompanija." Mnoštvo kombinacija nerijetko stvara konfuziju, a u složenost međusobnih stranačkih odnosa nije uvijek jednostavno proniknuti. To prožimanje i preklapanje funkcija osoba na strani broda potvrđuje tezu da su odnosi osoba na strani broda, njihove ovlasti, obveze i odgovornosti iznimno komplicirani i vrlo složeni za normiranje i tumačenje. Vrlo složeni odnosi nastaju prilikom izvršavanja brodarskih ugovora na vrijeme cijelim brodom, a za njihovo razumijevanje potrebno je dobro poznavanje ovlasti koje stranke imaju i rizika koje snose. Odnosi stranaka još su kompliciraniji u potprijevoznom ugovoru. Tim ugovorom naručitelj iz brodarskog ugovora (uzimatelj broda) ugovara s trećim osobama prijevoz brodom na koji se odnosi brodarski ugovor.

Problem pasivne legitimacije u sporovima za naknadu štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja pomorca, općenito krug osoba odgovornih za tu vrstu tražbina iznimno je važan pomorskopravni problem. U ovom kontekstu riječ je osim o praktičnom i o važnom teorijskom pitanju, koje prelazi okvire pomorskog prava i ulazi u područje radnog prava te prava društava kroz pitanje treba li dopustiti proboj pravne osobnosti u tim slučajevima odgovornosti za štetu. Riječ je o odgovornosti za štetu zbog iznimno značajnih vrijednosti kao što je život, zdravlje i zaštita socijalne sigurnosti pomoraca i njihovih obitelji, a isto tako i o zaštiti pravne sigurnosti, a ona je u tome da društvo s ograničenom odgovornošću odgovara za svoje obveze samo svojom imovinom.

Zbog svoje značajne uloge i izravnog utjecaja (osoba kao subjekata pravnog posla) na nastanak i realizaciju ugovora te ugovorne i izvanugovorne odgovornosti, problem osoba na strani broda i njihove odgovornosti jedna je od pomorskopravnih tema koja neprekidno intrigira i uvijek uspijeva zadržati aktualnost i pažnju teorije i još više prakse. Tema otvara brojna nimalo jednostavna i jedinstveno rješiva pitanja. Implikacije pravilne identifikacije osoba na strani broda višestruke su, ponajprije to je od neprocjenjive važnosti glede

⁶ U praksi se nerijetko pojavljuju na strani broda osobe koje, iako nisu upisane kao vlasnik broda, putem upisanog vlasnika kojeg kontroliraju iskorištavaju brod. Slučajevi "skrivanja" iza upisanih vlasnika brodova na način da osoba koja donosi odluke o poslovanju broda i koja u konačnici zadržava imovinsku korist od poslovanja broda nije brodovlasnik, dakle u pravilu ne odgovara za obveze iz tog poslovanja, problem je u praksi i zahtijeva odgovarajuću pozornost doktrine i legislative.

njihove odgovornosti i procesne legitimacije, može biti od utjecaja na zastaru, dovesti do prekluzije tužitelja, nepotrebnih troškova postupka (u slučaju promašene pasivne legitimacije) i sl.

U slučaju konkretnih tražbina, bilo da one potječu iz ugovornog ili izvanugovornog odnosa, otvoreno je pitanje koju osobu na strani broda treba smatrati odgovornom. Pretpostavlja se da onaj tko ostvaruje korist od iskorištavanja broda treba i odgovarati. Međutim, u pravilu, korist od iskorištavanja broda ima više osoba, pa čak ga više osoba i iskorištava, ali na različite načine. Problem pred kojim se zakonodavac nalazi u takvoj je situaciji precizno definiranje pojmova tih osoba i njihove odgovornosti.

Novi *Pomorski zakonik* (NN 181/2004) donesen je 8. prosinca 2004., a stupio je na snagu 29. prosinca 2004. (u nastavku: PZ). Sadržava važne novine u pogledu definiranja odgovornih osoba na strani broda za pomorske tražbine i tražbine nastale iskorištavanjem broda.⁷ Određene novine uvrštene su s ciljem usklađivanja termina sa stvarnim stanjem, zatim s međunarodnim instrumentima iz tog područja i namjerom da se potpomogne lakšem saznanju o identitetu osobe koja odgovara. Novi PZ u svoje odredbe unosi pojmove “prijevoznik,” “poslovođa broda”, “kompanija” i “poslodavac.”

U radu će se pokušati spoznati tko se sve može pojaviti kao odgovorna osoba za tražbine nastale iskorištavanjem broda u prijevozne svrhe te za tražbine nastale iz drugih ugovornih i izvanugovornih odnosa prema novom PZ-u. Razjasnit će se uloga pojedinih osoba na strani broda u nastanku i izvršavanju prijevoznih ugovora, ugovora o zakupu broda, slučajevima odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede pomoraca te drugim slučajevima izvanugovorne odgovornosti. Nastojat ćemo odgovoriti na pitanje je li novi PZ adekvatno uređio pitanje odgovornih osoba na strani broda, a u okviru toga istražiti ćemo i je li domaće pomorsko zakonodavstvo u tom pitanju prilagođeno međunarodnim konvencijama i suvremenim uvjetima pomorskog poslovanja.

⁷ Izradi i donošenju novog PZ-a, deset godina nakon donošenja prvog Pomorskog zakonika (NN 17/94, 78/94, 43/96) (u nastavku: PZ iz 1994.) pristupilo se zbog brojnosti i opsežnosti promjena, u okviru nastojanja da novo hrvatsko pomorsko zakonodavstvo čini suvremeni zakon koji će učinkovito provoditi i inkorporirati u svoje norme standarde međunarodne legislative u ovom području. Značajan dio usvojenih rješenja novog PZ-a rezultat je težnje da se naše pomorsko zakonodavstvo uskladi s rješenjima međunarodnih unifikacijskih instrumenata koje je Republika Hrvatska ratificirala nakon stupanja na snagu PZ-a iz 1994.

2. BRODAR

2.1. Definicija i uvjeti potrebni za status broдача prema pozitivnom zakonu

Prema PZ-u, čl. 5. st. 1. t. 32., “brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda.” Analizom zakonske definicije pojma “brodar” može se zaključiti da se za kvalifikaciju broдача u smislu PZ-a zahtijevaju dvije pretpostavke: posjed (držanje) broda i svojstvo da je nositelj plovidbenog pothvata (poduzetništvo), a brodar može biti fizička ili pravna osoba.⁸ Posjed broda tumači se kao mogućnost faktičnog raspolaganja brodom. U tom se značenju posjed broda izjednačuje s posjedom stvari, koji se po Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, čl. 10. st. 1. (u nastavku: ZVDSP)⁹, definira kao faktična vlast glede neke stvari. Naš ZVDSP usvaja objektivističku koncepciju posjeda.¹⁰ Objektivističku koncepciju posjeda primjenjuju i njemačko i švicarsko pravo, a austrijsko je zadržalo subjektivistički koncipirane odredbe. Opći austrijski građanski zakonik iz 1811. godine (u nastavku OGZ), koji se dugi niz godina primjenjivao u nas, na posjed je gledao sa stajališta subjektivističke koncepcije, prema kojoj je posjed postojao kao spoj koji su činili *corpus* i *animus*. Znači, posjed stvari bio je detencija plus volja držati stvar kao svoju. Samo izvršavanje vlasti na stvari (*corpus*) nije bio posjed, ali je imalo svoj sadržaj, bilo je pravno relevantno držanje (detencija). Za detenciju je bilo odlučujuće da netko stvar drži odnosno da je faktički kontrolira, tj. da ima *corpus*. Za razliku od toga, prema subjektivističkoj koncepciji posjeda, posjed je pojam kvalitativno različit od detencije jer se traži da pored nje bude ispunjen i subjektivni element (*animus*), što znači da detentor stvar drži kao svoju. Prema tome, samo onaj tko je stvar držao s voljom da postupa prema stvari kao svojoj (*animus domini*) bio je posjednik stvari. Iz takvog pristupa slijedio je zaključak da je samo vlasnik mogao biti posjednik, a da su sve

⁸ Osobe u pravu mogu biti samo fizičke i pravne, pa se vjerojatno formulacijom “fizička ili pravna” želi istaknuti da brodar može biti i fizička osoba, a ne samo društvo.

⁹ Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, NN 91/96, 73/00, 114/01.

¹⁰ Objektivističku koncepciju posjeda primjenjivao je i raniji pozitivni propis, Zakon o osnovnim vlasničkopравnim odnosima, NN 53/91.

ostale osobe mogle biti isključivo detentori po različitim pravnim osnovama (zakup, najam, plodouživanje).¹¹

Zanimljivo je istaknuti da su sastavljači Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (u nastavku ZUIPB)¹² u čl. 8. st. 1. t. 2. brodar pogrešno definirali kao osobu koja je posjednik broda - on to nije mogao biti jer se ne vlasnički posjed nije smatrao posjedom. Pogreška je uočena, i u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (u nastavku ZPUP)¹³ brodar je definiran kao osoba koja je držatelj broda. U PZ-u vraćen je pojam posjeda kao uvjet za stjecanje svojstva brodar, a to je, kao što je opisano, u skladu s aktualnom koncepcijom posjeda u nas.

Pravni naslov prava na posjed broda brodaru najčešće pribavlja vlasništvo na brodu (ako je brodovlasnik brodar), zatim ugovor o zakupu broda (*bareboat charter*), na temelju kojeg zakupoprimalatelj postaje brodar. To može biti i ugovor o lizingu broda, ako je brod kupljen na *leasing*. Svojstvo brodar može se steći i na temelju ovlasti iz pomorske hipoteke, kad založni vjerovnik radi namirenja svoje tražbine uzme brod u posjed i iskorištava ga.

Pojam nositelj plovidbenog pothvata označuje osobu koja u svoje ime preuzima obveze iz obavljanja plovidbene djelatnosti u najširem smislu riječi te odgovara za plovidbenu djelatnost.¹⁴ Obilježje koje se definira kao "nositelj plovidbenog pothvata" sastoji se od dvaju elemenata: pojma nositelja i plovidbenog pothvata. Po našem pravu brodar ostaje poduzetnik pomorskog plovidbenog pothvata i ako, zadržavajući upravu nad brodom, prepusti korisniku prijevoza (naručitelju iz brodarskog ugovora) komercijalnu upravu nad brodom. Zakupoprimalatelj, sklapajući ugovor o pomorskom plovidbenom poslu u svoje ime i za svoj račun, postaje nositelj plovidbenog pothvata. Pojam plovidbenog pothvata PZ ne definira. Taj se pojam, također, sastoji od dvaju elemenata: plovidbe i pothvata. Plovidba označuje pomicanje. Pothvat označuje konkretnu plovidbenu svrhu. Na primjer, ta konkretna plovidbena svrha kod ugovora o

¹¹ Opširnije o tome koju činjenicu treba smatrati posjedom i razlikovanje tih dviju koncepcija posjeda: Č. Rajčić, *Stvarno pravo*, umnoženo kao rukopis, Zagreb, 1956.; N. Gavella; T. Josipović; I. Gliha; V. Belaj; Z. Stipković, *Stvarno pravo*, Informator, Zagreb, 1998.

¹² Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, Sl. FNRJ 25/59 i 20/69.

¹³ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, NN 53/91.

¹⁴ G. Gasparini, Osobe u odnosu na brod u jugoslavenskom pravu, s posebnim osvrtom na upis i stvarnopravna jamstva, *Savjetovanje o stvarnopravnim i obveznopravnim jamstvima u vezi s brodom s aspekta osiguranja*, Udruženje za pravo osiguranja SRH, Pula, 1988., str. 16.

prijevozu stvari upravo je prijevoz stvari. Obadva elementa (posjed i nosilaštvo plovidbenog pothvata) konstitutivne su prirode.¹⁵

U organizaciji plovidbenog pothvata može se pojavljivati više osoba. Npr. popunjavanje broda posadom, tehničko održavanje broda, opskrba broda gorivom ili namirnicama i sl. može se obavljati putem različitih društava. Prema ZOVDSP-u, istodobno može postojati nekoliko posjednika na istoj stvari (posredni i neposredni posjednici). Slijedom tih činjenica, nameće se pitanje može li istodobno postojati i nekoliko brodara na istom brodu i istom plovidbenom pothvatu. Razmatranjem PZ-a zaključuje se da to nije moguće. Odgovor na pitanje kako se u stvarnosti očituje posjed kao faktična vlast nad brodom, odnosno na koji način ili kojim radnjama brodar zaista vrši tu faktičnu vlast, može se dobiti analizom dužnosti koje ima zapovjednik broda kao brodarev zastupnik. Prema tome posjed broda očituje se u radnjama zapovjednika koje poduzima radi izvršavanja zadataka u vezi s procesom rada na brodu.¹⁶ Brod ima (samo jednog) zapovjednika,¹⁷ a njega imenuje i razrješava dužnosti kompanija (čl. 146. st. 3. PZ). Znači, nije moguće da zapovjednika imenuje ili razrješava više kompanija ili brodara, isto tako svojstvo brodara upisuje se u upisnik brodova.¹⁸ Poslove organizacije plovidbenog pothvata može obavljati više fizičkih ili pravnih osoba, međutim s njima brodar zaključuje ugovore o pružanju potrebnih usluga ili izravno upravlja.

¹⁵ B. Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, III. knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, I. svezak, Informator, Zagreb, 1980., str. 84, pojašnjava: "to znači da za pojam brodara nije dovoljno da je osoba držatelj broda, već uz to treba biti i nositelj plovidbenog poduzetništva. Prema tome kad jedna osoba sklopi takav ugovor, bit će brodar ako je ujedno i držatelj broda. Ako ona nije držatelj broda, brodarom će se smatrati stvarni držatelj broda, a osoba koja je sklopila plovidbeni posao obvezat će držatelja broda".

¹⁶ Osnovne funkcije zapovjednika broda su sigurnosne, upravne i one koje se tiču zastupanja brodara. Zapovjednik broda dužan je brinuti se o opskrbi broda, brodskoj administraciji, njegovu održavanju, održavanju trupa, strojeva, uređaja i opreme. Zapovjednik broda, kao zastupnik brodara, ovlašten je u njegovo ime i za njegov račun u mjestu izvan sjedišta brodara sklapati pravne poslove potrebne za izvršavanje putovanja i u mjestu izvan sjedišta brodara u kojem nema ovlaštenog predstavnika brodara sklapati ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima.

¹⁷ Čl. 146. st. 4. PZ propisuje da zapovjednika broda u slučaju smrti, spriječenosti ili odsutnosti zamjenjuje, sa svim njegovim ovlaštenjima, prvi časnik palube odnosno drugi neposredno niži časnik palube.

¹⁸ Vrste upisnika brodova propisuje čl. 196. PZ, a o sastojcima upisnika govore čl. 197-201. PZ.

Brodar kao organizator i nositelj pomorskog pothvata odgovara za njegovo izvršenje, a to znači odgovornost za dvije skupine obveza. Brodar je jedinstveni nositelj odgovornosti za ugovorne i izvanugovorne obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda, a nositelj je i odgovornosti za izvršenje konkretno ugovorenog plovidbenog posla. U odnosima iz ugovora o iskorištavanju brodova stvarnopravni odnos brodarka prema brodu nema nikakvo značenje. Nositelj prava i obveza je jedino brodar, a brodovlasnik onda ako je ujedno i brodar.

Brodar može, ali ne mora opremiti brod, njegova se uloga sastoji u izvođenju plovidbenog pothvata i snošenju svih odgovornosti i rizika, kojima su brod i ono što je na njemu izvrgnuti za vrijeme plovidbenog pothvata. Oduzme li se brodaru svojstvo odgovornosti za plovidbeni pothvat i snošenje rizika, prestaje svojstvo brodarka. Dakle, on snosi prije svega odgovornost iz činjenice što je subjekt - nositelj plovidbenog pothvata. U doktrini pomorskog prava, a s obzirom na različite tipove ugovora, govori se o brodarku - oprematelju, zakupoprimaltelju, iznajmitelju i brodovlasniku. Međutim, pojam brodarka ne ovisi o činjenici je li netko obavlja plovidbeni pothvat svojim, tuđim, opremljenim ili neopremljenim brodom, uzetim u najam ili zakup, znači bez obzira na to po kojem ga naslovu drži u svom posjedu, a ni o činjenici je li to čini u gospodarske svrhe. Za brodarka je bitno to da je on nositelj plovidbenog pothvata i u slučaju gospodarskog iskorištavanja broda da preuzima obveze iz tih odnosa. To ipak ne isključuje svaku pomutnju u mnogovrsnim kombinacijama iskorištavanja trgovačkih brodova, tako da suvremeno zakonodavstvo svojstvo brodarka uvjetuje formalnopravnim zahtjevom upisa u upisnik brodova, a inače, ako se protivno ne dokaže, brodarkom se smatra brodovlasnik.¹⁹

Aktivno legitimiranom kao i sudu određivanje brodarka donekle olakšava spomenuta zakonska presumpcija. Međutim, izvadak iz upisnika brodova tuženik može lako i jednostavno osporavati (oboriva presumpcija) brojnim ispravama, dokazujući da on nije posjednik broda ili nositelj plovidbenog pothvata. Šimac²⁰ objašnjava da sudu nije uvijek jednostavno utvrditi je li tužitelj dokazao da je upravo u tužbi naznačeni tuženik brodar, i to ponajprije

¹⁹ V. Brajković, *Pomorsko pravo - priručnik za studente sveučilišta, II. izdanje*, Sveučilišna tiskara, Zagreb, 1950., str. 156.

²⁰ S. Šimac, *Odgovornost za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušenja zdravlja člana posade broda prema novom Pomorskom zakoniku*, Zbornik radova sa savjetovanja *Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava*, Hrvatsko društvo za pomorsko pravo, Rijeka, 2005, str. 37-56.

u sporovima s međunarodnim elementom (pravo države koje pripadnost brod ima, čl. 969. st. 1. PZ) zbog činjenice što svaki pravni sustav ima posebnosti glede uređenja stvarnih prava kojima se definira posjed, kao i svoje pomorske zakonike koji ne poznaju definiciju brodarka prihvaćenu u PZ-u. Utvrđivanje svojstva brodarka u tom slučaju dovodi do zalaženja u komercijalne aspekte iskorištavanja broda.

U PZ-u brodark se pojavljuje i kao odgovorna osoba u iznimno važnim slučajevima odštetne odgovornosti, a to je odgovornost za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušenja zdravlja člana posade, te u brojnim slučajevima solidarne odgovornosti više osoba prema PZ-u, opširnije *infra*.

2.2. Položaj i uloga brodarka u povijesti

Nakon analize definicije i obilježja osobe "brodark" u pozitivnom hrvatskom propisu potrebno je osvrnuti se i na status i obilježja brodarka u povijesti, a nakon toga i na njegov položaj *de lege ferenda* u hrvatskom pozitivnom pravu.

Poznata je izreka da se ničim bolje ne objašnjava važnost nekog problema nego poviješću njegova razvoja i borbe za rješenje,²¹ a upravo tome treba poslužiti kratak osvrt na položaj i ulogu brodarka u povijesti.

U razdoblju robovlasničkih odnosa funkcija brodark nije se odvajala od funkcije vlasnika broda. Znači, nisu postojali brodarki nevlasnici, a pomorske prijevoze obavljao je sam brodarkovlasnik (*dominus navis*), koji je ujedno zapovijedao brodom i ubirao vozarinu. Funkcije vlasnika, plovidbenog poduzetnika i zapovjednika bile su sjedinjene u istoj osobi. Iz te ukupnosti funkcija najprije se izdvojio zapovjednik broda (*magister navis*), kao mandator vlasnika broda (*dominus navis*), koji je zastupao brodarkovlasnika i tehnički upravljao brodom. Međutim, već je rimsko pravo poznavalo osim vlasnika i osobu *exercitor navis* kao onu koja za svoj račun profesionalno obavlja pomorsko poduzetništvo i odgovara trećim osobama za obveze iz brodarkskog poslovanja. *Actio exercitoria* bila je tužba koju je oštećeni mogao podnijeti protiv osobe koja iskorištava brod i kojoj pripada dobit od broda, a to je upravo bio *exercitor navis* (brodark). Tužba se zvala *exercitoria*, jer se *exercitor* (raspolagatelj, izvršitelj) naziva onaj kome

²¹ N. Katičić, Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, pravni značaj i podjela, *Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru*, zbornik rasprava, Jadranski institut JAZU, Zagreb, 1951., str. 14.

pripada svakodnevna dobit od broda. *Exercitor navis* imenovao je zapovjednika kao svog punomoćnika u plovidbi.²²

U srednjem vijeku brodarsko poduzeće poprima karakter asocijacije te postaje trgovačko društvo. U mediteranskom pravu naziva se *societas maris*, a zapravo predstavlja udruženje kapitala u kojem sudjeluju odnosno udružuju se s različitim udjelima brodovlasnik ili više njih, zapovjednik koji je često suvlasnik broda, a uz njih i mornari, koji su također zainteresirani u zajedničkom pothvatu i sudjelovanju u dobiti. Tih je asocijacija bilo više vrsta od kojih je najznamenitija *commenda* ili u našim primorskim gradovima *collegantia*, *entega* itd.

Razvojem pomorske trgovine i izdvajanjem kapitala počinje razlikovanje trgovačkog posla od pomorskoplovidbenog pothvata. Jačanjem kapitala i središnje državne vlasti izdvaja se postupno osoba koja daje samo kapital za plovidbeni pothvat, oprema brod, ali njime na plovi, nego ostaje na kopnu, a poslovno vodstvo povjerava ostalim sudionicima u društvu. To je do industrijske revolucije 19. st. brodovlasnik. U daljnjem razvoju brodovlasnik-armater postaje i jedini nositelj cjelokupne brodarske djelatnosti i poslova koje zaključuju njegovi ljudi u njegovo ime. Brodovlasnik postaje nositelj plovidbenog društva, a ujedno i ugovorna strana u poslovima koji se odnose na iskorištavanje broda. Srednjovjekovni oblici društava iščezavaju ili gube karakter tipično pomorskih gospodarskih asocijacija.²³

Razvojem modernog brodarstva i porastom pomorskog prijevoza cjelokupno težište suvremene eksploatacije u pomorskoj industriji prenosi se na posjed broda i raspolaganje njime te na jamstva koja takav posjednik daje u tome svom svojstvu. Faktično raspolaganje brodom dovelo je u prvi plan brodara. Brodar je po novijem shvaćanju organizator i poduzetnik pomorskog plovidbenog pothvata, bez obzira na to radi li to u svrhu privređivanja. Svojestvo brodara sastoji se u poduzimanju pomorskog pothvata, pomorske plovidbe, a uvjet za plovidbeni pothvat je opremanje broda potrebnim priborom - opremom, armiranje broda. Zbog toga se naziva opremitelj - armater.²⁴ Odatle što je armater opremivši brod

²² *Pomorska enciklopedija, drugo izdanje*, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1972, svezak 1, str. 528.

²³ *Ibid.*, str. 529.

²⁴ Korijen romanskog izraza *armateur*, koji označuje današnjeg brodara, došao je od značenja "opremanje broda" kao glavne nekadašnje kvalifikacije brodarskog svojstva, koje se sastojalo i u opremanju broda oružjem. U vrijeme mira to se odnosilo na obranu od piratskih nasrtaja, a za vrijeme rata na obranu od podmorničkih i zračnih napada. *Pomorska enciklopedija*, Leksikografski zavod FNRJ, Zagreb, 1960., svezak 3, str. 242.

poduzeo putovanje na vlastiti račun, postao je prema trećima nositelj svih prava i dužnosti koje su nastale ne samo iz plovidbe nego i iz svih gospodarskih poslova koji su na temelju plovidbe bili zaključeni, dakle iz prijevoznog posla.²⁵ Nastaju razni tipovi sadašnjih brodarskih ugovora, a u tim ugovorima ne stavlja se više naglasak na to tko je vlasnik broda, nego tko preuzima obveze, a to je posjednik broda. On snosi prije svega odgovornost iz činjenice što je subjekt plovidbenog pothvata, a po tome i gospodarskog iskorištavanja broda.

Međutim, svi propisi kojima se uređivao pomorski prijevoz govorili su samo o brodovlasniku, a ne i o brodaru nevlasniku. *Code de commerce* (1807. godine), kao i većina drugih zakonika 19. stoljeća, ne razlikuje brodara od brodovlasnika, po njemu je brodovlasnik jedini subjekt pomorskog poduzetništva. Isto tako propisi o ograničenju odgovornosti spominjali su samo brodovlasnika. Kad bi, dakle, nevlasnik poduzimao pothvat s tuđim brodom, smatralo bi se to iznimkom, na koju bi se primjenjivale odredbe o brodovlasniku. Izričite propise o brodaru nevlasniku donose tek reforme dotadašnjih zakonika ili novi zakonici.²⁶ Njemački zakon (1897. godine) određuje da se poduzetnik s tuđim brodom ima u svemu prosuđivati kao vlasnik. Tek je sovjetski zakonik postavio pojam brodara na prvo mjesto kao samostalnu funkciju i za njim je talijanski zakonik *Codice della navigazione* (1942. godine) utvrdio i razradio to shvaćanje. Brodar (talijanski *armatore*) svaka je osoba koja je nositelj plovidbenog pothvata, bez obzira na to je li ona vlasnik broda ili ne. Vlasnik je samo onda brodar ako je ujedno poduzimatelj pothvata. Pod pothvatom se razumije svaka plovidba, dakle i ona koja ne služi trgovačkim svrhama. Svojestvo brodara upisuje se u javne knjige, a u nedostatku upisa brodara, presumira se da je sam brodovlasnik bodar.

Očito je talijanski plovidbeni zakonik poslužio kao uzor sastavljačima sustava pomorskog prava na našim prostorima.²⁷ Pojavljuje se međutim, zanimljivo pitanje o funkciji brodara s obzirom na socijalistički oblik vlasništva. Profesor Filipović zaključuje da je "razlog uvrštavanja brodara kao stožerne figure ležao u naporima da se stvori osoba koja bi odgovarala potrebama tadašnjeg pravnog sustava koji je baratao neprikosnovenim pojmom općenarodne imovine. Naime,

²⁵ V. Brajković, *Pomorsko pravo - priručnik za studente sveučilišta*, II. izdanje, o.c., str. 154, i 155.

²⁶ Npr. nizozemski 1924.-1926. godine, skandinavskih zemalja 1936.-1939. godine.

²⁷ Pojam brodara nalazi se u Nacrtu pomorskog trgovačkog zakona stare Jugoslavije iz 1932. godine, ZUIPB-u iz 1959. godine te ZPUP-u iz 1977. godine.

brodovi su najvećim dijelom bili općenarodna imovina, a iskorištavala su ih državna privredna poduzeća koja nisu bili vlasnici, već organi upravljanja”.²⁸ U takvom sustavu stvarnopravnih odnosa bila su otvorena pitanja: “je li poduzeće, koje upravlja brodom i vrši njime plovidbeni pothvat, to čini u svojstvu brodarka, brodarka-vlasnika ili brodarka-nevlasnika, odgovara li pojmovima ‘owner’, ‘Reeder’ ili pak ‘owner pro tempore’?” Pitanje se u praksi pojavljivalo u slučaju kad svojstvo brodarka nije bilo propisno upisano, pa je bilo upitno koga presumirati brodarkom, ono poduzeće koje upravlja brodom ili samu državu. Katičić²⁹ zaključuje da su u pravnom smislu državna privredna poduzeća bila upravo “owner” ili “Reeder”, dakle, brodarka-vlasnik, jer su ona bila oblik u kojem se manifestiralo izvršavanje vlasništva nad općenarodnom imovinom. Ako su takva poduzeća ostajući organ upravljanja predavala brod trećoj osobi na upotrebu, i ako je ta osoba imala obilježja poduzetnika, koji obavlja pothvat s brodom, bio je taj treći brodarka - nevlasnik, ako je, dakako, prema pozitivnim propisima i konkretnim pravilima pojedinih poduzeća takva predaja bila dopuštena i moguća.

Danas, u situaciji kad su iskristalizirani i definirani vlasnički odnosi, postavilo se pitanje je li potrebno zadržati osobu brodarka u PZ-u. Pri tome je istaknuto da su razlozi koji su to opravdavali u prošlosti, a to je društveno vlasništvo kao oblik upravljanja općenarodnom imovinom, prestali biti argumenti za zadržavanje brodarka kao osobe koja upravlja - raspolaže brodom.³⁰ Naglašeno je da današnji način vođenja broda kroz mrežu trgovačkih društava koje nadzire “stvarni vlasnik,” ili ako je riječ o neovisnim trgovačkim društvima kojih se uslugama koristi na temelju ugovora o pružanju usluga, otvara pitanje je li središnji položaj instituta brodarka od praktične koristi u takvim prilikama.³¹ Točnije, prilikom izrade novog PZ-a raspravljalo se o potrebi zadržavanja pojma “brodarka” kao središnje osobe našeg pomorskopravnog sustava, tj. stožerne osobe PZ-a.

Međutim, isticana su i shvaćanja da je brodarka središnji subjekt u pomorskom - plovidbenom gospodarenju, on posjeduje brod, upravlja brodom, organizator je i poduzetnik plovidbe. To znači da bi u novom PZ-u trebalo zadržati dotadašnje

²⁸ V. Filipović, Sloboda ugovaranja kod prijevoza stvari morem u hrvatskom pomorskom zakoniku, *Usporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, v. 37 (1995) br. 1-4, str. 51-58.

²⁹ N. Katičić, *o. c.*, str. 40.

³⁰ V. Filipović, *o. c.*

³¹ P. Kragić, Pasivna legitimacija za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede pomoraca - *de lege ferenda*, *Vladavina prava III* (1999), br. 2, str. 87-99.

stručno nazivlje, pa i brodaru kao središnju osobu u našim pomorskopравnim odnosima jer je to nužno u razrješenu osobito problematike odgovornosti, osim što bi umjesto brodaru trebalo kod ugovora o prijevozu stvari i putnika uvesti pojam prijevoznik.³²

2.3. Izmjene koje donosi novi PZ u pogledu pojma “brodar” i ocjena njihove opravdanosti te prijedlozi *de lege ferenda*

Izraz brodar zadržan je u definicijama pojmova koje PZ rabi (čl. 5. st. 1. t. 32.), a njegova definicija nije mijenjana.

Dio šesti PZ-a nosi naslov *Brodar*, a u tom se dijelu detaljno normira odgovornost brodaru, postupak ograničenja brodarove odgovornosti i uvjeti poslovanja brodaru u međunarodnoj plovidbi. U čl. 385. propisano je: “...za obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovara brodar, ako Zakonikom nije drugačije određeno”. Čl. 386. st. 1. sadržava odredbu: “Brodar (što za potrebe ovog dijela uključuje vlasnika broda i naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru) i spašavatelj mogu ograničiti svoju odgovornost u skladu s odredbama ovog dijela Zakonika.” U odredbama koje govore o ograničenju odgovornosti svuda se spominje brodar, npr. “brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ...” (čl. 390. st. 1.); “brodar ne može ograničiti svoju odgovornost ...” (čl. 390. st. 2.); “brodar koji želi ograničiti svoju odgovornost dužan je ...” (čl. 395. st. 1.) i sl.

U novom PZ-u pojam “brodar” u sedmom dijelu, u drugoj glavi: *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*, zamijenjen je pojmom “prijevoznik”.

Međutim pojam “brodar” zadržan je u čl. 452. PZ koji uređuje mogućnost naručitelja iz brodarskog ugovora da sklopi s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor (dakle naručitelj iz brodarskog ugovora sklapa s trećom osobom potprijevozni ugovor). U tom slučaju, za obveze koje proistječu iz potprijevoznog ugovora trećoj osobi odgovara ne samo naručitelj iz brodarskog ugovora nego i brodar. Dakle, kod potprijevoznog ugovora iz čl. 452. na strani broda imamo brodaru i naručitelja. Brodar, točnije ga možemo nazvati brodovlasnikom, jest “davatelj broda”, on je plovidbeni poduzetnik, postavlja zapovjednika i posadu, snosi troškove njihove plaće, upravlja brodom i nositelj je plovidbenog pothvata i odgovornosti za njegovo

³² I. Grabovac, Treba li pojam “brodar” u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?, *Naše more* 44 (1997), br. 1-2, str. 63-68.

izvršenje. Naručitelj iz broderskog ugovora prijevoznik je poduzetnik. Za vrijeme trajanja broderskog ugovora na vrijeme on je ovlašten samostalno raspolagati ugovorenim brodom u komercijalnom pogledu. Otuda njegovo svojstvo prijevoznika u ugovoru prema trećoj osobi (podnaručitelju).

PZ uvodi nove odredbe koje se odnose na uvjete poslovanja brodera u međunarodnoj plovidbi (čl. 428. i 429.). Propisivanjem uvjeta poslovanja brodera prema svjetskim standardima³³ napravljen je pravni temelj za stvaranje iznimka od općih (poreznih i socijalnih) propisa. PZ i podzakonski akti doneseni po njegovu ovlaštenju imaju će prednost pred propisima općeg prava koji uređuju poreznu i socijalnu materiju.

Derogirani PZ iz 1994., a to je rješenje i prethodnih zakona, propisivali su da je zapovjednik broda zastupnik brodera te također da zapovjednika broda imenuje i razrješava dužnosti brodar. U novom PZ-u spomenute ovlasti pripadaju osobi nazvanoj "kompanija" (čl. 146. st. 3. i čl. 147. st. 1.).

Nakon opisanih izmjena koje donosi novi PZ u pogledu pojma brodar, potrebno je osvrnuti se na pitanje jesu li izmjene opravdane i hoće li pridonijeti boljoj kvaliteti PZ-a i adekvatnijem normiranju osoba na strani broda.

Izvan svake je sumnje da je u glavi II. *Ugovori o iskorištavanju pomorskih bodova* izraz brodar bilo potrebno zamijeniti pojmom prijevoznik. Opširnije o pojmu prijevoznik *infra*, točka 3., *Prijevoznik*.

Za razliku od toga, u slučaju ugovora o zakupu opravdano je na strani broda imati brodera. Gledajući apstraktno, kod ugovora o zakupu zakupoprimalac gospodarski iskorištava zakupljenu stvar (brod) i to je temeljna razlika od tzv. najma. Tu distinkciju sadržavao je austrijski OGZ. U tom kontekstu naš bro-

³³ Ciljevi EU u utvrđivanju jedinstvene politike prema brodarstvu jesu u zakonodavstvima zemalja članica EU stvoriti uvjete poslovanja brodarstva koji bi se izjednačili s uvjetima poslovanja brodarstva u besporeznim svjetskim centrima pod zastavama pogodnosti. Svojim smjernicama EU potiče države članice na donošenje mjera za stvaranje konkurentnih uvjeta za pomorsko brodarstvo, a time se politika EU prema brodarstvu sastoji u privlačenju broderske industrije pod zastave zemalja članica. Podrobna analiza svih novina PZ-a koje izravno utječu na uvjete poslovanja hrvatskih brodera: oslobađanje od poreza na dobit, porez na dohodak pomoraca, socijalni doprinosi, upis brodova te pitanje direktne tužbe u PZ-u, kao i opširnije o tome kako se u praksi u svijetu ujednačavaju uvjeti poslovanja brodera v. P. Kragić, Utjecaj novina u Pomorskom zakoniku na poslovanje hrvatskih brodera, Zbornik radova sa savjetovanja *Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava*, Hrvatsko društvo za pomorsko pravo, Rijeka, 2005., str. 87-101.

darski ugovor odgovara najmu broda i on se u starijoj literaturi tako i nazivao. Zbog toga je kod zakupa uvijek osoba na strani broda brodar. Naime, ugovorom o zakupu broda ugovara se uporaba broda u smislu prava zakupoprimalatelja da brod gospodarski iskorištava i stječe korist od takve uporabe.³⁴ Bitno je da zakupoprimalatelj posluje s brodom za svoj račun i odnosi se prema brodu kao da je vlasnik. To znači da je zakupoprimalatelj (brodar) ovlašten sklopiti brodarski ugovor s naručiteljem prijevoza. Kod ugovora o zakupu brodovlasnik gubi funkciju posjeda broda i funkciju nositelja plovidbenog pothvata, ona prelazi na zakupoprimalatelja i on postaje brodar. Znači, u kontekstu tog ugovornog odnosa nesporno je da je ispravno zadržati pojam brodar.

Također, u slučaju hipotekarnog iskorištavanja broda na strani broda je brodar. Znači, osim ugovora o zakupu broda i ugovora o lizingu, u našem pomorskom pravu, po uzoru na institut *mortgage* anglo-američkog prava, postoji još jedan temelj prijenosa obilježja brodara s vlasnika broda na drugu osobu. To se može postići ugovorom o hipoteci na brodu, koji može sadržavati i ovlaštenje vjerovniku da, ako dug ne bude plaćen, namiri svoju dospjelu nepodmirenu tražbinu iskorištavanjem broda. Čl. 219. st. 1. PZ definira hipoteku na brodu kao pravo prema kojem vjerovnik može namiriti svoju tražbinu i uzimanjem broda u posjed i iskorištavanjem broda. To znači da svojstvo brodara s vlasnika broda (založnog hipotekarnog dužnika) prelazi na založnog vjerovnika (hipotekarnog vjerovnika) kad iskorištava brod.

U kontekstu potprijevnog ugovora (čl. 452. st. 1.) pojam "brodar" nije zamijenjen pojmom "prijevoznik" jer u tom slučaju funkciju prijevoznika, kao što je opisano, ima naručitelj prijevoza iz brodarskog ugovora. On sklapa ugovor s trećom osobom, on je znači ugovorni prijevoznik. Dakle, u ovom slučaju naručitelj se pojavljuje prema korisniku prijevoza u funkciji ugovornog prijevoznika ili osobe na strani broda. Za štetu koja nastane pri izvršavanju tog ugovora podnaručitelju odgovara naručitelj iz brodarskog ugovora na temelju ugovora o prijevozu. Prema članku 452. st. 2. PZ, podnaručitelju uz naručitelja

³⁴ Potrebno je upozoriti na neusklađenost određenih termina PZ-a sa Zakonom o obveznim odnosima, NN 35/2005. (u nastavku: ZOO). PZ-om (čl. 568.) propisano je da "ugovorom o zakupu broda, prema ovom Zakoniku, zakupodavatelj daje zakupoprimalatelju brod na uporabu..." (podcrtala V.S.). ZOO u odredbama koje uređuju zakup (čl. 519.) spominje zakupnika i davanje stvari na korištenje. Propisano je: "ugovorom o zakupu obvezuje se zakupodavac predati zakupniku određenu stvar na korištenje..." Bilo bi korisno da je u novom PZ-u usklađena terminologija sa ZOO-om kao temeljnim pozitivnim propisom kojim se uređuju osnove obveznih odnosa te ugovorni i izvanugovorni obvezni odnosi.

odgovara i brodar. Podnaručitelj svoj odštetni zahtjev može usmjeriti prema brodaru kao nositelju plovidbenog pothvata i prema svom ugovaratelju kao osobi ovlaštenoj gospodarski iskorištavati brod. Zbog toga je prilikom izrade novog PZ-a posebnu pažnju trebalo posvetiti tom članku koji regulira zajedničku odgovornost naručitelja kao prijevoznika i brodar. Time je naglašena činjenica da u ovom slučaju brodar nije stranka iz prijevoznog ugovora. On naručitelju prijevoznog posla odgovara iz činjenice da je on osoba koja je nositelj plovidbenog pothvata i posjeduje brod. Međutim, u ovom slučaju "brodar" je zapravo "stvarni prijevoznik" ili "izvršitelj", on faktično vrši prijevoz. Zbog toga je upitno je li u ovom kontekstu bilo nužno zadržati pojam brodar ili bi bilo primjerenije za takve ugovorne odnose uvesti pojam stvarnog prijevoznika i propisati njegovu solidarnu odgovornost s (ugovornim) prijevoznikom. Opširnije *infra*, t. 3. *Prijevoznik*.

U člancima 385.-429., koji govore o općem (globalnom) ograničenju odgovornosti, rabi se pojam "brodar". U čl. 386. definirano je da pojam brodar za potrebe tog dijela Zakonika uključuje vlasnika broda i naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., koju je Republika Hrvatska ratificirala, u ovom kontekstu rabi izraz "vlasnici brodova". Bilo bi dobro da je novi PZ uskladio terminologiju s tom međunarodnom konvencijom, to više što ju je RH i ratificirala. Stoga bi *de lege ferenda* u člancima koji govore o globalnom ograničenju odgovornosti riječ brodar trebalo zamijeniti pojmom vlasnik broda. Izraz vlasnik broda za potrebe tog dijela Zakonika značio bi vlasnika broda, naručitelja u brodarskom ugovoru, brodar i poslovođu pomorskog broda.

Za svojstvo brodar ključno je što je posjednik broda, a njegov se posjed neposredno očituje kroz radnje zapovjednika koji ga predstavlja i koji ga zastupa.³⁵ U pomorskopravnoj doktrini istaknuto je shvaćanje da se zapovjednikovo pravo da zastupa brodar temelji na zakonu, za razliku od ostalih brodarevih

³⁵ U pravnom smislu riječ zastupanje znači poduzimanje radnji (obično očitovanja volje) u ime i za račun drugoga s neposrednim pravnim učinkom za onoga za koga se djeluje, tj. za zastupanog. U pravnom prometu takvim se radnjama za zastupanog stječu, mijenjaju i prestaju prava i obveze. Za učinak zastupanja bitno je dakle djelovanje: a) u ime zastupane osobe, b) u granicama ovlasti koje je ona dala zastupniku. Pri tome je važan dojam što ga zastupnik ostavlja prema van, tj. prema trećima, da djeluje u ime druge osobe (zastupanog). Ne traži se da to bude izričito učinjeno, dovoljno je da se to može utvrditi prema okolnostima. Tako objašnjava J. Barbić, *Pravo društava, knjiga prva: Opći dio*, Organizator, Zagreb, 1999., str. 334 i 335.

predstavnik - agenata koji svoja ovlaštenja crpe iz punomoći. Zbog toga se kaže da je zapovjednik brodarev zastupnik po zakonu (zakonski zastupnik).³⁶ U trgovačkom pravu iznimno je važno odrediti tko može u ime društva davati očitovanja volje i time zasnivati i mijenjati neki pravni odnos ili dovesti do njegova prestanka. Zakon o trgovačkim društvima (u nastavku ZTD)³⁷ propisuje tri osnove za zastupanje trgovačkih društava. Prema tom zakonu trgovačka društva mogu zastupati: a) osobe određene zakonom, b) osobe ovlaštene na temelju punomoći i c) osobe koje djeluju kao punomoćnici po zaposlenju. Tumačenjem relevantnih odredba ZTD-a dolazi se do zaključka da je zapovjednik broda punomoćnik po zaposlenju. Za određenje tko je punomoćnik po zaposlenju mjerodavno je ono što je uobičajeno u prometu odnosno u određenoj struci, odlučna su shvaćanja o tome u poslovnoj praksi. Takve se osobe ne određuju aktima društva (statutom, društvenim ugovorom ni odlukom nekog organa društva) niti se upisuju u sudski registar. Za razliku od toga, osobe koje su na temelju Zakona ovlaštene zastupati društvo upisuju se u sudski registar. Dakle, PZ u odredbama o zapovjedniku čini iznimku da se propisom određuje tko je punomoćnik po zaposlenju, u samom PZ-u ne govori se na kojoj je zapovjednik osnovi zastupnik, ali je očito da je riječ o punomoćniku po zaposlenju te da je riječ i o unošenju u Zakon općeprihvaćene poslovne prakse na temelju koje bi zapovjednik imao ovlasti zastupati brodaru i kad to ne bi bilo predviđeno tim zakonom.³⁸

Nadalje, iznimno je velika važnost funkcije zapovjednika broda u pogledu komercijalne komponente plovidbe te njegovih procesnih ovlaštenja. Također, ovlasti stranaka (strane broda i strane tereta) u ugovorima o prijevozu stvari koje imaju prema zapovjedniku važne su i za pitanje pravne prirode pojedinih načina eksploatacija broda. Kod brodarskih ugovora na vrijeme zapovjednika i posadu određuje brodar i snosi njihove plaće i troškove uzdržavanja (*wages and maintenance*). Međutim, u komercijalnom iskorištavanju broda, zapovjednik broda dužan je izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema

³⁶ Tako objašnjavaju: B. Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 142; I. Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003., str. 157, i A. Luttenberger, *Pomorsko upravno pravo*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2005., str. 178.

³⁷ Zakon o trgovačkim društvima, NN 34/99, 111/93 i 118/03, čl. 41., 42., 43. i 44. do 58.

³⁸ Tako objašnjava J. Barbić, *o. c.*, str. 374.

namjeni broda.³⁹ Ta naručiteljeva ovlast izričito proizlazi iz Zakonika (čl. 450. st. 1.), a u njoj se i ogleda glavna ekonomska svrha te vrste posla.⁴⁰ Za prijevozni ugovor naručitelja iz brodarskog ugovora s trećom osobom (podnaručiteljem), tzv. potprijevozni ugovor, bitno je da naručitelj ne postaje brodar, što znači da je takvim daljnjim ugovorom obvezan brodar prema trećima.⁴¹ Izvorni brodar (vlasnik broda ili zakupoprimateelj) zadržava tu funkciju. On i dalje upravlja brodom i nositelj je plovidbenog pothvata i odgovornosti za njegovu uredno izvršenje, a zapovjednik broda i dalje je njegov zakonski zastupnik. Kod ugovora o zakupu, brodovlasnik (uporabodavac) daje najčešće brod (u stanju sposobnom za upotrebu) bez zapovjednika i posade, tzv. goli brod. Zakupoprimateelj (uporaboprimateelj = brodar) oprema brod i postavlja zapovjednika i posadu i može se služiti brodom po svojoj volji. Za razliku od toga, kao što je već opisano, kod brodarskog ugovora, naručitelj stječe samo upravu nad posadom glede komercijalne djelatnosti. Znači, bitno je da zakupoprimateelj raspolaže posadom potpuno i neograničeno i da je može i mijenjati,⁴² što ocrta odnosno jest bitan element poduzetničke odgovornosti zakupoprimateelja i proizlazi iz njegova statusa brodarka.

Pri utvrđivanju identiteta prijevoznika, za sudove iznimno veliku dokaznu snagu ima sadržaj teretnice. Činjenica da je teretnica potpisana za zapovjednika pokazuje da je prijevoznik brodar, tj. brodovlasnik. Brodar će se smatrati prijevoznikom kad teretnicu potpisuje zapovjednik kao njegov zakonski zastupnik. On će se smatrati prijevoznikom i kad je čarter partijom naručitelj ovlašten izdati teretnicu u svoje ime, ako takvu teretnicu potpiše zapovjednik kao zakonski zastupnik brodovlasnika. Izraz "za zapovjednika" na teretnici u pravilu se tumači (podrazumijeva) da je vlasnik broda stranka iz ugovora o prijevozu, tj. prijevoznik.

Stoga uvođenje pojma kompanija u kontekstu njezina ovlaštenja da imenuje i razrješava zapovjednika broda i propisivanje da zapovjednik zastupa kompa-

³⁹ Ti se nalozi odnose na putovanje u luke u koje će brod putovati, terete koje treba prevoziti i sl.

⁴⁰ Posebno pitanje u okviru ovog problema jest odgovornost brodarka naručitelju. Prema PZ-u brodar odgovara naručitelju iz brodarskog ugovora (uzimateelju broda) za obveze iz naloga zapovjedniku ako je riječ o njegovim općim dužnostima u pogledu čuvanja i prijevoza tereta, a ne odgovara naručitelju za obveze što ih je zapovjednik broda preuzeo u izvršavanju posebnih naloga naručitelja (čl. 450. st. 2. PZ).

⁴¹ Čl. 452. st. 2. PZ.

⁴² Čl. 663. PZ.

niju, smatramo, nije optimalno rješenje. Opširnije o pojmu i ovlastima osobe "kompanija" *infra*, t. 5. *Kompanija*.

Novi PZ donosi važnu dopunu i u dijelu IV., glavi drugoj, kojim se uređuje upis i brisanje brodova i jahti. U čl. 200. st. 2. propisano je "*ako brodar nije vlasnik broda, u list B uložka glavne knjige mora se upisati i tvrtka, odnosno naziv i sjedište brodarka pravne osobe ili ime i prebivalište brodarka fizičke osobe*". Tom nadopunom obuhvaća se obveznost upisa podataka o brodarku, a to može biti vrlo važno u slučajevima utvrđivanja odgovorne osobe, i to ne samo iz izvanugovornih nego i iz ugovornih odnosa. U bivšem PZ-u iz 1994. (čl. 214.) bilo je propisano da se u list B upisuju tvrtka odnosno naziv i sjedište brodarka, ako je brod u potpunom ili djelomičnom vlasništvu fizičke osobe, a u ostalim slučajevima ti se podaci o brodarku mogu upisati. Zbog toga i tu izmjenu ocjenjujemo pozitivnom i dobrodošlom.

3. PRIJEVOZNIK

Definicija brodarka nerijetko je u praksi stvarala velike poteškoće i dovodila do neispravnih zaključaka u situacijama kad se radilo o prijevoznim poslovima i u pitanju koga smatrati glavnim subjektom odgovornosti u pravnim poslovima prijevoza stvari i putnika morem. Osim toga, sve međunarodne konvencije kojih je predmet uređivanja ugovorna odgovornost iz pravnih poslova prijevoza stvari i putnika morem nigdje kao subjekt odgovornosti ne spominju brodarka. U trenutku kad se osuvremenjivalo hrvatsko zakonodavstvo, bio je trenutak i da se novi PZ prilagodi međunarodnim instrumentima i praksi u pogledu tog pitanja.

U novom PZ-u u čl. 5. st. 1. t. 40. definira se prijevoznik: "*Prijevoznik jest vlasnik broda, brodark ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza*".

Potrebno je detaljnije razmotriti tko može biti osoba prijevoznika. Prijevoznik može biti vlasnik broda, dakle on je osoba koja prvenstveno raspolaže brodom, on je u ugovorima o iskorištavanju broda uvijek "davatelj broda". Brodovlasnik naravno može biti plovidbeni i prijevozni poduzetnik kad je s naručiteljem prijevoza sklopio ugovor o prijevozu. Prijevoznik može biti i brodark, i to u opisanom kontekstu, kao zakupoprimateelj jer je u tom svojstvu on stranka u ugovorima o prijevozu robe. On je organizator i nositelj pomorskog pothvata, dakle plovidbeni poduzetnik, a nositelj je i odgovornosti za izvršenje konkretnog ugovornog plovidbenog posla. Postoji još jedan slučaj prijevoznika (brodarka). U tom svojstvu može se naći hipotekarni vjerovnik kad iskorištava

brod u prijevozne svrhe, radi namirenja svoje tražbine. Također, na strani broda u prijevoznom ugovoru u svojstvu prijevoznika može biti i čarterer (u starijoj doktrini naziva se uzimatelj broda u naval - navalist) ili prema našem Zakoniku naručitelj prijevoza iz brodarskog ugovora, i to kad sklopi ugovor s trećom osobom, jer u odnosu na njega postaje prijevozni poduzetnik.

Uvođenje pojma "prijevoznik" u novi PZ može se pozitivno ocijeniti, i sigurno je pojam "prijevoznik" u našem Zakoniku potreban. Uvođenje odredbe kojom se pojašnjava (definira) identitet prijevoznika svakako će umanjiti problem koji imaju krcatelji ili primatelji pri utvrđivanju tko je zapravo prijevoznik. Kroz tekst glave II., dijela sedmog (*Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*) izraz brodar zamijenjen je izrazom "prijevoznik". Razlozi za takvu izmjenu leže u već spomenutoj činjenici, a to je da se izraz "prijevoznik" rabi u svim međunarodnim instrumentima koji reguliraju materiju ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova, točnije ugovora o prijevozu stvari i putnika morem.⁴³ Osim toga, izraz "prijevoznik" rabi se i u konvencijama koje uređuju odnose u drugim granama prometnog prava⁴⁴, pa je ta izmjena potrebna i korisna i radi ujednačavanja općeprometnog zakonodavstva.

⁴³ Primjerice *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici* zaključena u Bruxellesu dana 25. kolovoza 1924., stupila na snagu 2. lipnja 1931. Poznata kao Haaška pravila - *Hague Rules*, a naziva se još i Bruxelleska konvencija o teretnici (u nastavku ovog rada: Haaška pravila); *Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem* zaključena u Hamburgu 31. ožujka 1978., stupila na snagu 1. studenog 1992. godine. U Rezoluciji koju je prihvatila Konferencija UN o prijevozu robe morem preporučeno je da pravila koja su u toj konvenciji sadržana budu poznata kao Hamburška pravila (u nastavku ovog rada: Hamburška pravila); *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem* donesena 13. prosinca 1974. u Ateni, stupila na snagu 28. travnja 1989. (u nastavku ovog rada: Atenska konvencija); *Nacrt instrumenta o prijevozu stvari čitavim prijevoznim putem ili njegovim dijelom morem*. Taj najnoviji unifikacijski instrument iz područja prijevoza stvari morem nalazi se u postupku izrade. Stručnjaci Međunarodnog pomorskog odbora - *Comité Maritime International* (u nastavku CMI) osnovali su Međunarodni pododbor za ujednačavanje prava pomorskog prijevoza stvari - *International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea* (u nastavku ISC) koji je izradio odredbe nacрта novog instrumenta, CMI ga je predstavio dana 11. studenog 2001. i predao na daljnje postupanje Komisiji Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo - *United Nation Commission on International Trade Law* (UNCITRAL).

⁴⁴ Prijevoz stvari željeznicom na međunarodnoj razini uređen je *The Convention Concerning International Carriage by Rail* (COTIF), 9. svibnja 1980., *Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail* (CIM), kojih je dodatak Dodatak B COTIF-

U odredbama PZ-a koje govore o prijevozu stvari i putnika bilo je nužno Zakonik izmijeniti tako da se umjesto pojma brodar upotrebljava pojam prijevoznik kao pojam koji označava ugovornu stranku na strani broda u ugovorima o prijevozu morem. Prijevoznik je osoba koja se obvezala prevesti stvari ili putnike brodom, i to na temelju ugovora, znači kao ugovorna stranka s kojom je korisnik prijevoza ili putnik sklopio ugovor. U tom smislu pojam brodar u dijelu PZ-a koji govori o ugovorima o iskorištavanju brodova zamijenjen je pojmom prijevoznik.

Novi PZ u odredbama kojima se uređuje prijevoz stvari ne pravi distinkciju između ugovornog prijevoznika i "izvršnog prijevoznika", odnosno prijevoznika i "stvarnog prijevoznika", niti sadržava odredbu o njihovoj solidarnoj odgovornosti. To se može smatrati nedostatkom jer opet u praksi može doći do nejasnoća i različitih interpretacija o tome tko je odgovorna osoba iz konkretnog prijevoznog posla, odnosno tko sve odgovara ili tko sve ulazi u krug odgovornih osoba. Stvarni prijevoznik je osoba koja faktično prevozi. Stvarni prijevoznik može ujedno biti i ugovorni prijevoznik, ako nije ugovorni, odgovara za svoj dio puta solidarno s ugovornim. Kod brodarskog ugovora na vrijeme cijelim brodom naručitelj (čarterer) u okviru svojih komercijalnih naloga sklapa potprijevne ugovore. U tom svojstvu on je ugovorni prijevoznik, a brodovlasnik ili brodar broda kojeg se brodski prostor koristi za prijevoz stvari stvarni je prijevoznik. To znači da se osuvremenjivanje PZ-a i njegova prilagodba suvremenim uvjetima prijevoznog poslovanja u ovom pitanju mogla riješiti uvođenjem pojma "stvarni prijevoznik".⁴⁵ Usvajanjem takvog rješenja u čl. 452., također, više ne

u - Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B Konvenciji COTIF (CIM '80), ta pravila navode se (službeno citiraju) kao CIM-COTIF (u nastavku: CIM-COTIF). Nova verzija CIM-COTIF donesena je 1999., ali još nije stupila na snagu. Prijevoz stvari cestom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom - *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*, 19. svibnja 1956., stupila na snagu 1961. (u nastavku: CMR). Prijevoz stvari zrakom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o ujednačivanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, donesenom u Montrealu 28. svibnja 1999., stupila na snagu 4. studenog 2003. (u nastavku: Montrealska konvencija). Ugovori o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima Europe uređeni su Budimpeštanskom konvencijom o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima - *Budapest Convention on the contract for the carriage of goods by inland waterways - CMNI*, usvojena je na Diplomatskoj konferenciji u Budimpešti 3. listopada 2000., stupila na snagu 1. travnja 2005.

⁴⁵ Stvarnog prijevoznika predviđaju Hamburška pravila, a Nacrt instrumenta o prijevozu stvari čitavim prijevoznim putem ili njegovim dijelom morem, na strani broda poznaje

bi trebao pojam “brodar”, nego bi jednostavno uz naručitelja, koji je ugovorni prijevoznik, odgovarao stvarni prijevoznik (sada brodar).

Novi PZ, kao i bivši PZ iz 1994. u dijelu u kojem je uređen prijevoz putnika i prtljage, za primjenu odredaba te glave Zakonika, uz (ugovornog) prijevoznika poznaje i stvarnog prijevoznika⁴⁶, a on je posebno i definiran u članku koji donosi definicije pojmova koji se koriste u toj glavi Zakonika (čl. 598. st. 1. t. 2.). Stvarni prijevoznik je definiran kao “osoba različita od prijevoznika bilo da je vlasnik broda, naručitelj, bilo osoba koja iskorištava brod koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili samo dio prijevoza.” U pogledu pitanja odgovornih osoba na strani broda, odredbe PZ-a usklađene su s Atenskom konvencijom koja uređuje odnose iz ugovora o prijevozu putnika na međunarodnoj razini.

Novi PZ (čl. 649.), a to je rješenje postojalo i u PZ-u iz 1994., u dijelu u kojem je uređen “prijevoz u kojem sudjeluje više prijevoznika” propisuje solidarnu odgovornost više prijevoznika (prijevoznika koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu, prijevoznika koji je izdao izravnu prijevoznu ispravu, prijevoznika koji je predao teret primatelju i prijevoznika za prijevoza kojeg se desio događaj iz kojeg potječe zahtjev za naknadu štete). U ovom slučaju riječ je o tzv. izravnom prijevozu stvari morem, odnosno situaciji u kojoj prijevoznik obavlja prijevoz djelomično svojim brodom, a djelomično brodovima drugih prijevoznika. Znači, iz grupe osoba na strani broda u interesu ovlaštenika tereta proglašava se solidarno odgovornim više osoba, prepuštajući njima da između sebe refundiraju štetu koju jedan od njih plati oštećeniku. Prijevoznik koji je podmirio tražbinu ima pravo regresa prema prijevozniku za prijevoza kojeg se desio događaj iz kojeg je proistekla tražbina. Odredbe o izravnom prijevozu putnika morem, također, nisu mijenjane novim PZ-om, a njima se propisuje solidarna odgovornost prijevoznika koji je ugovorio izravni prijevoz putnika i prijevoznik na dijelu puta kojeg je šteta nastala. Takvo pravno uređenje odgovara uvjetima suvremenog pomorskog poslovanja.⁴⁷

uz prijevoznika i osobu koja se naziva “izvršitelj”. Izvršitelj fizički izvršava neku od prijevoznikovih odgovornosti prema ugovoru o prijevozu, a podvrgnut je obvezama i odgovornostima koje su Instrumentom nametnute samom prijevozniku, također, dana su mu i prava i imuniteti predviđeni za prijevoznika. Opširnije: V. Skorupan, Pravna osobnost, odgovornost i uloga izvršitelja prema Nacrtu instrumenta o prijevozu stvari čitavim prijevoznim putem ili njegovim dijelom morem, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* 45 (2006) 160.

⁴⁶ PZ iz 1994. koristi se pojmom “stvarni brodar”.

⁴⁷ U uvjetima suvremenog pomorskog poslovanja samo neki prijevoznici imaju fizičke kapacitete za izvršavanje svih obveza prema standardnom ugovoru o prijevozu. Štoviše,

PZ na jednak način kao i PZ iz 1994. uređuje mješoviti prijevoz. Pomorski prijevoznik koji se ugovorom obvezao da će pribaviti usluge ostalih pomorskih i drugih prijevoznika putniku ili naručitelju prijevoza odgovara za izbor tih prijevoznika. Međutim, kad je riječ o mješovitom prijevozu, odredbe PZ-a primjenjuju se samo na dio prijevoza izvršen pomorskim brodom.

4. POSLOVOĐA BRODA

Osoba koju je stvorilo suvremeno pomorsko poslovanje u praksi je *ship manager*.⁴⁸ PZ ne sadržava odredbe o ugovoru o menadžmentu (*ship management contract*). To bi po svojoj prirodi bio ugovor o zastupanju. Menadžer broda bio bi osoba na strani broda različita od brodarar i brodovlasnika. Naime, ta osoba (to može npr. biti i pomorski agent) obavlja brodarsko poslovanje u svoje ime, ali u korist (račun) stvarnog brodarar. Takva je osoba u toj djelatnosti brodarar *alter ego*. Takav odnos nastaje kada brodar (brodovlasnik) prepusti nekom poduzetniku brigu o brodu, o popunjavanju broda posadom, o opskrbi hranom, vodom, gorivom, zalihama i sl.

Poslovođa broda jedan je od novih pojmova koje uvodi PZ. Definiran je u čl. 5. st. 1. t. 33.: “*Poslovođa broda jest fizička ili pravna osoba koja upravlja poslovanjem i/ili tehničkim održavanjem broda i/ili popunjavanjem broda posadom.*”

Nastojat ćemo detaljno razložiti definiciju s ciljem da proniknemo u odgovor na pitanje tko konkretno osoba poslovođe može biti. To je prema definiciji osoba koja upravlja poslovanjem broda. Grabovac objašnjava da osoba kojoj je namijenjeno upravljanje brodovima u brodararu korist (*management*) djeluje prema trećima kao brodar. Prema istom autoru, poduzetnik iz menadžmenta formalno postaje brodar jer brodar zapravo brodovlasnik može dati osobi koja vodi menadžment na upravljanje brod (s posadom ili bez nje) na određeno vrijeme ili za jedno ili više putovanja. Dobit i troškovi u plovidbenom pothvatu među strankama dijele se prema određenom omjeru. Posebice je značajno njegovo djelovanje u sklopu trgovačkog iskorištavanja broda (sklapanje po-

neki ugovorni prijevoznici ne obavljaju osobno niti jednu od svojih obveza prema ugovoru o prijevozu. U literaturi na engleskom jeziku rabi se izraz *Non-vessel-operating carriers* ili NVOOC za prijevoznike koji ugovaraju prijevoz, ali podugovaraju sve aspekte konkretnog prijevoznog posla, odnosno sami osobno ne izvršavaju niti jednu obvezu iz prijevoznog posla.

⁴⁸ U nas se prevodi kao menadžer broda, upravitelj broda ili poslovođa broda.

morskoplovidbenih poslova).⁴⁹ Faktično ovdje nastaje situacija pojavljivanja na strani broda osobe koja iako nije upisana kao vlasnik broda, a isto tako ne mora imati ni pravne ni stvarne preduvjete za brodar, putem upisanog vlasnika kojeg kontrolira iskorištava brod.

Svojstvo poslovođe vidi se iz građanskopravnog ugovora koji poslovođa sklapa s vlasnikom broda, bilo da je riječ o ugovoru o vođenju poslova (ugovor o menadžmentu), bilo o ugovoru o pružanju usluge tehničkog održavanja broda ili o ugovoru o popunjavanju broda posadom. Takvi ugovori najčešće su nedostupni i zato će svojstvo poslovođe u praksi, u pravilu, biti teško dokazati.⁵⁰

Faktično, poslovođa broda uz opisane funkcije upravljanja poslovanjem i tehničkim održavanjem broda, a to su stvarne funkcije brodara, može voditi brigu o upravljanju sigurnošću, točnije preuzeti i odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i preuzimanjem takve odgovornosti preuzeti ovlasti i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik). To znači da osoba poslovođe može biti kao “kompanija” (koja također može biti fizička ili pravna osoba) naveden u ispravi o sigurnosti broda. U slučaju preuzimanja odgovornosti za upravljanje sigurnošću od strane poslovođe broda radit će se o “preklapanju”, točnije ista osoba bit će poslovođa broda i kompanija. Zbog toga je naš zakonodavac iz definicije “poslovođe broda” u nabravanju njegovih ovlasti izostavio “odgovornost za upravljanje sigurnošću”. Na taj je način u samom Zakoniku izbjegnuto konflikt pojmova “poslovođa” i “kompanija”, međutim gotovo je sigurno da će u praksi do takvog preklapanja dolaziti te će se vjerojatno poslovođa kao kompanija upisivati u isprave o sigurnosti broda. Faktično, “kompanija” je vlasnik broda ili bilo koja druga fizička ili pravna osoba kao što je upravo poslovođa ili zakupoprmatelj ili hipotekarni vjerovnik ili brodar, koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom, a sukladno s tim ovlasti i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik). Opširnije o pojmu kompanija *infra*, t. 5. *Kompanija*.

Poslovođa broda je prema PZ-u dobio još jednu iznimno važnu ovlast, a to je popunjavanje broda posadom. Znači, poslovođa dobiva ovlast koju ima tzv. *crew manager*. U tom kontekstu važno je istaknuti da novi PZ donosi i definiciju “poslodavca,” *opširnije infra*, t. 6. *Poslodavac*.

U PZ-u iz 1994. poslovođa broda spominjao se u okviru odredbe koja govori o globalnom ograničenju odgovornosti, točnije krugu osoba koje su ovlaštene

⁴⁹ I. Grabovac, Treba li pojam “brodar” u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?, *o. c.*

⁵⁰ S. Šimac, *o. c.*

ograničiti odgovornost za obveze nastale u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda (čl. 406. st. 1.). Bilo je propisano da brodar za potrebe tog dijela Zakonika uključuje vlasnika broda, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru i poslovođu pomorskog broda. Takvo rješenje sukladno je međunarodnim konvencijama koje uređuju globalno ograničenje odgovornosti (Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. i Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.). Međutim, u novom PZ-u u okviru iste odredbe, znači odredbe koja govori o osobama ovlaštenim ograničiti odgovornost za pomorske tražbine (čl. 386. st. 1.), ispušteno je da brodar za potrebe tog dijela Zakonika uključuje i poslovođu pomorskog broda. Riječ je o nehotičnom propustu u redakciji novog PZ-a, a tu pogrešku bilo bi potrebno ukloniti ispravkom PZ-a.

5. KOMPANIJA

Novi PZ uvodi pojam “kompanija”.⁵¹ Potrebno je detaljno razložiti definiciju tog pojma te analizirati sve odredbe novog PZ-a u kojima se pojavljuje pojam “kompanija”, i to s ciljem da se pronikne što je njezina *differentia specifica*. Ako se ona ne može pronaći, točnije ako je element “upravljanja sigurnošću” nazočan i kao obilježje pojmova drugih osoba koje se spominju u PZ-u, opravdano se može postaviti pitanje je li taj pojam nužan u PZ-u. Također, budući da se u samoj definiciji izravno spominje *Međunarodni pravilnik o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik)*, potrebno je analizirati i pojmove koji se u njemu pojavljuju te spoznati koja je uopće svrha tog instrumenta. Uz to, nužno je i analizirati kako će se u praksi utvrditi koja osoba u odnosu na konkretni brod ima svojstvo kompanije.

U PZ-u (čl. 5. st. 1. t. 34.) “kompanija” je definirana kao: “*fizička ili pravna osoba koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik)*”.

Kao *differentia specifica* definicije kompanija izdvaja se obilježje da je riječ o osobi odgovornoj za upravljanje sigurnošću prema ISM pravilniku. To je dakle bitno obilježje pojma “kompanija”, i to je glavni i jedini element koji ga samo načelno razlikuje od pojma brodar i poslovođa. Dakle, prilikom usporedbe

⁵¹ Umjesto pojma “kompanija” za koji se zakonodavac odlučio, mogli bi se rabiti i pojmovi “brodarsko društvo”, “poslovođa sigurnosti broda”, “upravitelj sigurnošću broda” i sl.

pojma poslovođa i kompanija, koji se na prvi pogled čine podudarnima, treba kao kriterij razlikovanja uzeti činjenicu da se “kompanija” isključivo bavi upravljanjem sigurnošću prema ISM pravilniku. U usporedbi s tim poslovođa broda se prema intenciji zakonodavca primarno bavi popunjavanjem broda posadom, upravljanjem poslovanjem i tehničkim održavanjem broda. Prema slovu Zakonika, brodar je posjednik broda i nositelj plovidbenog pothvata. Znači, usporedbom zakonskih definicija spomenutih pojmova izravnog preklapanja funkcija nema. Međutim, faktično je suprotno, i do takvog preklapanja odnosno sjedinjavanja svih funkcija u istoj osobi nesporno dolazi. Osoba brodar i osoba kompanija najčešće su sjedinjeni u istoj osobi, međutim, po slovu zakona, a i teorijski, to nije nužno. Također, osoba poslovođe može se upisati u isprave o sigurnosti. Kompanija može biti fizička osoba ili pravna osoba, a to faktično može biti brodovlasnik, brodar, poslovođa broda.

Prema shvaćanju zakonodavca, a to je ujedno i temeljni *ratio legis* za uvođenje pojma odnosno osobe “kompanija” u novi PZ, pojam je nužan jer određene formalne evidencije nameću postojanje razlike između pojma brodar i pojma kompanija, pa je zbog toga cilj zakonodavca bio omogućiti uvođenjem pojma kompanija i formalan način za to razlikovanje. Npr. u upisnik brodova upisuje se brodar kao zakupoprimalatelj, a ne kompanija (znači, upravitelj sigurnošću), naknadu za spašavanje duuguje brodar, a ne kompanija, osiguranik P&I klubova je brodar, a ne kompanija. S druge strane, prema shvaćanju zakonodavca, dio III. Zakonika (to su odredbe koje govore o sigurnosti plovidbe) “zahtijeva” postojanje pojma “kompanija”.

Analizirat ćemo odredbe PZ-a u kojima se pojavljuje pojam kompanija. Čl. 48. st. 2. sadržava odredbu: “*kompanija je dužna uspostaviti i održavati dokumentirani sustav upravljanja sigurnošću sukladno zahtjevima Tehničkih pravila.*” U čl. 76., koji govori o utvrđivanju sposobnosti broda za plovidbu, propisano je da je “*brod sposoban za plovidbu u određenim kategorijama plovidbe i za određenu namjenu ako udovoljava odredbama Zakonika, propisa donesenih na temelju Zakonika i Tehničkim pravilima u svezi sa: ... sustavom upravljanja sigurnošću kompanije i broda.*” Čl. 78. donosi odredbu o tome što obuhvaća tehnički nadzor, st. 1. t. 6. čl. 78.: “... ocjenjivanje sustava upravljanja sigurnošću *brodara i broda*” (pojam kompanija se ne spominje), st. 2. čl. 78. “... *tehnički nadzor, na temelju zahtjeva kompanije ili graditelja za brod u gradnji obavlja priznata organizacija odnosno ovlaštena organizacija za sigurnosnu zaštitu brodova.*”

U neke odredbe novog PZ-a koje govore o zapovjedniku broda uveden je pojam “kompanija”, točnije pojam “brodar” zamijenjen je pojmom kompanija.

Upravo najvažnije ovlaštenje u odnosu na zapovjednika broda, a to je imenovanje i razrješavanje dužnosti zapovjednika, prema novom PZ-u pripada kompaniji (čl. 146. st. 3.), slijedom toga propisano je također da zapovjednik broda zastupa kompaniju (čl. 147.). Međutim, istodobno u nekim važnim odredbama koje govore o zapovjedniku broda zadržan je pojam "brodar", tako čl. 156. st. 1. PZ propisuje: "*Zapovjednik broda, kao zastupnik broдача, ovlašten je u njegovo ime i za njegov račun izvan sjedišta broдача sklapati ugovore o spašavanju i pravne poslove potrebne za izvršenje putovanja i u mjestu izvan sjedišta broдача u kojem nema ovlaštenog predstavnika broдача sklapati ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima, osim brodarskog ugovora*". Uz to, čl. 156. st. 2. propisuje: "*Zapovjednik broda ovlašten je kao zastupnik broдача pokretati pred stranim sudskim i upravnim tijelima postupak radi zaštite broдаровih prava i interesa...*" te čl. 156. st. 2.: "*Ako brodar ograniči ovlaštenja zapovjednika...*". Čl. 155. st. 3. propisuje: "*Ako se brod, u slučaju nastupanja ratnog stanja između drugih država u kojima je RH neutralna, nađe u luci jedne od zaraćenih država... zapovjednik je dužan zatražiti upute od broдача*". U opisanim odredbama koje govore o zapovjedniku broda uočava se nedosljednost zakonodavca u uporabi termina "kompanija" i "brodar". Na nekim se mjestima govori o zapovjedniku broda kao zastupniku broдача, a na nekima o zapovjednikovoj ovlasti da zastupa kompaniju.

Možemo se upitati postoji li u odredbama PZ-a koje govore o zapovjedniku, kao i u ostalim opisanim odredbama u kojima se spominje pojam kompanija, jasna i uočljiva razlika prema pojmu brodar, točnije je li trebalo mijenjati Zakonik u tom pogledu ili se moglo u odredbama Zakonika koje govore o zapovjedniku broda i sigurnosti plovidbe zadržati pojam brodar.

Međunarodni pravilnik o upravljanju sigurnošću - *International Safety Management Code* (u nastavku ISM pravilnik)⁵² predstavlja međunarodno usvojene standarde za sigurno upravljanje i rukovanje brodovima te prevenciju od onečišćenja izlivanjem ulja s brodova. Svrha je ISM pravilnika primjenom strogih pravila osigurati na svim brodovima mjere sigurnosti za vrijeme plovidbe, prevenciju od

⁵² ISM pravilnik prihvaćen je rezolucijom IMO A.741(18) 4. studenog 1993., a pravila sadržana u tom instrumentu uključena su 1994. godine u SOLAS konvenciju pod naslovom *Management of the Safe Operating of Ships* (glava IX., Rezolucija A.988/1). Ona su obvezujuća za sve članice te konvencije, ali su neizravno mjerodavna i za sve druge brodove (radi osiguranja slobode plovidbe), pa se može reći da su ta pravila obvezna za sve brodove na svijetu neovisno o državnoj pripadnosti broda. Opširnije: D. Pavić, Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti broдача, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, 40 (2001) 155, str. 57-70.

ozljeđivanja članova posade i spriječiti svako onečišćenje ili oštećenje prirodnog okoliša, posebno morskog, kao i oštećenje imovine na moru.

U ISM pravilniku (čl. 1.1.2.) “kompanija označava brodovlasnika ili bilo koju drugu organizaciju ili osobu, kao što su upravitelj ili zakupoprimalatelj, koja je preuzela odgovornost za vođenje broda od brodovlasnika i koja je, preuzimajući tu odgovornost pristala prihvatiti sve obveze i odgovornosti nametnute Pravilnikom”. Iznimno je važan članak 3. ISM pravilnika koji govori o odgovornosti i ovlasti “kompanije”. Propisano je: “Ako tijelo odgovorno za vođenje broda nije ujedno i brodovlasnik, brodovlasnik mora dostaviti puno ime i podatke tog tijela Upravi.” Nadalje, “...kompanija treba odrediti i potkrijepiti dokazima odgovornost, ovlasti i međusoban odnos svih osoba koje upravljaju, obavljaju i povjeravaju rad koji utječe na sigurnost i sprječavanje onečišćenja.”⁵³

Na pitanje kako se u praksi utvrđuje koja osoba u odnosu na konkretni brod ima svojstvo kompanije, jednostavno je odgovoriti. Uvidom u sadržaj tzv. *Safety Management Certificate* utvrđuje se o kojoj je osobi riječ. Potrebno je istaknuti da na temelju ISM pravilnika administracija zastave broda ili organizacija koju ona ovlasti (u nas je to Hrvatski registar brodova) “kompaniji” izdaje tzv. *Document of Compliance*, a brodu *Safety Management Certificate*. Prvom se ispravom potvrđuje da kompanija i njezina uprava imaju uređen sustav sigurnosti sukladan standardima iz Pravilnika, a drugim se potvrđuje da se taj sustav na brodu kojim upravlja kompanija primjenjuje.

ISM pravilnik pisan je vrlo općenito tako da se može široko primijeniti. Različiti oblici upravljanja, na kopnu ili moru, uvjetuju pojavljivanje različitih osoba u ulozi “kompanije”. Bit problema je u tome da je kompanija brodovlas-

⁵³ Posebnost je ISM pravilnika da je brodovlasnik radi sigurnog upravljanja svakim brodom i omogućivanja veze između brodovlasnika i broda dužan odrediti tzv. imenovanu osobu (*designated person*) - jednog ili više svojih zaposlenika na kopnu koji imaju izravan pristup visokoj razini upravljanja. Imenovana osoba odgovorna je za praćenje sigurnosti i zaštitu okoliša u odnosu na svaki pojedini brod te u slučaju potrebe i za potporu s kopna (čl. 4. ISM pravilnika). I. Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split, 2005., str. 70, uočava važno pitanje: “Je li *designated person(s)*, ‘imenovana osoba’ kako je definira ISM kodeks (a zapovjednik broda ima glavnu ovlast i odgovornost prema tom Kodeksu), *alter ego* brodarske (brodovlasničke) tvrtke, a to znači - je li kvalificirana krivnja te osobe ujedno i ‘osobna’ kvalificirana krivnja brodarske (brodovlasničke) tvrtke.... Stilizacija ISM kodeksa ukazuje na to da je riječ o osobi koja ne pripada višem upravljačkom sustavu tvrtke. Ona ima tek ‘izravan pristup najvišoj razini upravljanja’ (čl. 4.). To bi značilo da se *designated person* u smislu ISM kodeksa ne može tretirati kao *alter ego* tvrtke.”

nik, a ako nije brodovlasnik, onda to može biti bilo koja druga osoba kao što je brodar (zakupoprimatelj, hipotekarni vjerovnik) ili poslovođa. Bitno je da je riječ o osobi koja je preuzela odgovornost za vođenje broda od brodovlasnika i koja je preuzimajući tu odgovornost pristala prihvatiti sve obveze i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik). Znači, osobu kompanije faktično imamo ili u osobi brodovlasnika ili brodarka ili poslovođe.

ISM pravilnik tehnički je instrument koji ispunjava iznimno važnu svrhu, a to je stvaranje međunarodnog standarda za sigurno upravljanje i vođenje brodova te sprječavanje onečišćenja. Međutim, smatramo da nije bilo nužno opteretiti PZ pojmom iz takvog tehničkog instrumenta koji se spominje samo u dijelu vrlo specifičnih odredbi koje govore o sigurnosti plovidbe te također nije bilo potrebno u nekim (gore opisanim) odredbama koje govore o zapovjedniku broda pojam brodar zamijeniti pojmom kompanija.

6. POSLODAVAC

Novi PZ u svoje odredbe prvi put unosi pojam poslodavac. Njegova se definicija do tada crpila isključivo iz radnog prava, tj. pozitivnog propisa koji uređuje tu materiju (Zakona o radu).⁵⁴ U novom PZ-u poslodavac je definiran kao *osoba koja je s pomorcem zaključila/sklopila ugovor o radu u svoje ime* (čl. 5. st. 1. t. 35.). Povezano s time, iznimno važna novina sadržana u novom PZ-u je propisivanje solidarne odgovornosti brodarka, poslovođe, kompanije i poslodavca za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade ili zbog narušenja zdravlja koju član posade pretrpi na radu ili u svezi s radom na brodu (čl. 145. st. 4.).⁵⁵

⁵⁴ Prema čl. 8 st. 2. Zakona o radu (pročišćeni tekst), NN 137/2004, poslodavac je fizička ili pravna osoba za koju radnik u radnom odnosu obavlja određene poslove.

⁵⁵ U literaturi se nerijetko u istom kontekstu rabe pojmovi "član posade broda" i "pomorac". Smatra se da je pojam "pomorac" širi od pojma "član posade broda" zbog toga što je svaki član posade broda u pravilu ujedno i pomorac, dok pomorac ne mora biti ujedno i član posade broda. Naime, pomorac je član posade broda samo onda dok plavi, nakon što se ukrao na brod i nakon što je upisan u popis posade, dok pomorac može biti i nezaposlena osoba s pomoračkim zvanjem. Tako objašnjava M. Đ. Učur, Kolektivni ugovor za pomorce, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 16 (1995), br. 1, str. 53-79.

Budući da je nerijetko teško utvrditi koja se osoba u odnosu na konkretni brod pojavljuje u svojstvu brodarka, odnosno poslovođe, iznimno je važno propisivanje solidarne odgovornosti poslodavca s ostalim nabrojenim osobama, za spomenute štete.⁵⁶ Međutim, i u pogledu utvrđivanja osobe poslodavca u praksi mogu nastati određene poteškoće i nedoumice tko se u odnosu na oštećenog pomorca pojavljuje u svojstvu poslodavca. Uvid i, što je znatno važnije, pravilno tumačenje ugovora o radu i kolektivnog ugovora mogu razjasniti taj problem. Za distinkciju pojmova “poslodavac” i “poslovođa broda” bitno je da je poslodavac osoba koja je s pomorcem sklopila ugovor o radu u svoje ime, a poslovođa je osoba koja nastupa kao poslodavčev zastupnik, tj. nalogoprimac. Poslovođa se u ugovorima o radu sklopljenim s pomorcima najčešće pojavljuje kao poslodavac, točnije u tipskim formularima ugovora o radu u rubrici “poslodavac.” Ta činjenica u praksi stvara brojne zablude. Naime, poslovođa uvijek nastupa kao poslodavčev zastupnik, odnosno u svojstvu agenta (“*as agent only*”) i svog nalogodavatelja (poslodavca) zastupa na temelju pisane punomoći ili ugovora o zastupanju. Poslovođa u izvršavanju ovlaštenja koje mu PZ daje (“*poslovođa broda jest fizička ili pravna osoba koja ... popunjava brod posadom*”) uvijek nastupa kao agent poslodavca, a to znači da ne odgovara za obveze koje proizlaze iz ugovora o radu.⁵⁷ Kad se govori o tome da poslovođa broda ne odgovara za obveze koje proizlaze iz ugovora o radu, misli se npr. na obveze kao što su neisplata plaće ili odgovornost za štetu zbog nezakonite deportacije iz strane zemlje i slično. Za razliku od toga, kao što je istaknuto, prema novom PZ-u (čl. 145. st. 4.) poslovođa odgovara solidarno s brodarkom, kompanijom i poslodavcem u slučajevima štete nastale zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade ili zbog narušenja zdravlja.

Tijekom izrade novog PZ-a bilo je prijedloga i rasprava o proširivanju kruga odgovornih osoba na strani broda za slučajeve izvanugovorne odgovornosti brodarka radniku (pomorca). Iako prijedlog u tom sadržaju nije usvojen, koris-

⁵⁶ P. Kragić, Pasivna legitimacija za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede pomorca - *de lege ferenda, o.c.*, objašnjava da ako je formalnopravno odgovorno društvo koje je upisano u inozemstvu i nema imovine koja se može ovršiti, ili je ta imovina teško dostupna, oštećeni pomorac ili njegovi nasljednici nastojat će da sud proglašuje odgovornim trgovačko društvo u RH koje ima vezu s brodom ili kojeg se imovina može ovršiti u RH.

⁵⁷ Opširniji prikaz presude Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske broj Pž-3350/00 od 9. srpnja 2002. u kojem se pojavljuje pitanje pasivne legitimacije u radnom sporu pomorca: V. Skorupan, Pasivna legitimacija u sporovima iz radnih odnosa pomorca, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, god. 42 (2003) 157, str. 286-271.

no je na ovom mjestu ukratko razmotriti o kojim se prijedlozima izmjene čl. 161. PZ-a iz 1994. raspravljalo.⁵⁸ Predlagalo se uvođenje novog stavka (st. 4.) prema kojem bi “uz brodara solidarno s njim odgovarali upisani vlasnik broda, stvarni korisnik vlasništva na brodu, voditelj broda, poslodavac i agent za zapošljavanje pomoraca”. Zanimljiv je pojam “stvarnog korisnika vlasništva na brodu”. Predlagalo se tu osobu definirati kao “osobu koja, iako nije upisana kao vlasnik putem upisanog vlasnika kojeg kontrolira, iskorištava brod”. Analiza predlagane odredbe dovodi do zaključka da je za solidarnu odgovornost tzv. “stvarnog korisnika vlasništva na brodu” s trgovačkim društvom (brodovlasnikom) i drugim osobama taksativno navedenim u predlaganom tekstu odredbe potrebno, točnije dovoljno, ispunjenje dviju pretpostavki. Prva od njih je da je riječ o osobi koja kontrolira društvo (brodovlasnika), a druga je da iz tog čina nadzora nad poslovanjem, točnije takvim oblikom sudjelovanja u poslovanju izvlači korist iz poslovanja broda i na taj način iskorištava brod. U pomorskopravnoj teoriji postavljeno je pitanje radi li se utvrđivanjem takve norme (osobe na strani broda) o probou pravne osobnosti ili je pak samo riječ o propisivanju odgovornih osoba, kako je uobičajeno u međunarodnim konvencijama i zakonodavstvima koje ih slijede (npr. ugovorni i stvarni prijevoznik i sl.).⁵⁹

U poslovanju trgovačkih društava događaju se slučajevi zlouporabe načela da članovi trgovačkih društava kapitala ne odgovaraju za obveze tog društva.⁶⁰ Modaliteti takvih ponašanja uglavnom se očituju u zlupotrebi dobro poznatih načela obveznih odnosa.⁶¹ Radi sprječavanja i sankcioniranja moguće zlouporabe zakonodavac je u čl. 10. st. 3. i st. 4. ZTD propisao da se onaj tko zlupotrebljava okolnost da kao član trgovačkog društva ne odgovara za obve-

⁵⁸ Taj članak govori o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede člana posade broda.

⁵⁹ Naime, s obzirom na opisano u svezi s konstitutivnim elementima pojma brodar (posjednik broda i nositelj plovidbenog pothvata) u uvjetima iskorištavanja broda kroz mrežu samostalnih društava s ograničenom odgovornošću od strane dominantnog društva koje ih nadzire i upravlja njima te donosi odluke o brodu i njegovu iskorištavanju, a provodi ih kroz podređena društva, postavilo se pitanje koliko je pravno jak argument da treba probiti pravnu osobnost i za štetu zbog tjelesne ozljede i smrti pomorca proglasiti odgovornim dominantno društvo, kao stvarnog brodara, bez obzira na to koje od njegovih podređenih društava zaključuje ugovor o radu s pomorcem, osigurava odgovornost brodara, figurira kao formalnopravni vlasnik broda itd. Tako objašnjava P. Kragić, Pasivna legitimacija za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede pomoraca - *de lege ferenda*, o.c.

⁶⁰ Opširnije o tome J. Barbić, o.c., str. 242.

⁶¹ Npr. zabrane zlupotrebe prava (čl. 6. ZOO), savjesnosti i poštenja (čl. 4. ZOO), zabrane prouzročenja štete (čl. 8. ZOO), dužnosti ispunjenja obveze (čl. 9. ZOO) i sl.

ze društva ne može pozivati na to da po zakonu ne odgovara za te obveze.⁶² *Ratio legis* takve je odredbe članu društva koji zlorabi “pravo o neodgovornosti člana društva za obveze društva” oduzeti mogućnost pozivanja na takvo pravo. U takvim slučajevima riječ je o primjeni instituta proboja pravne osobnosti. Za primjenu tog instituta ponajprije je potrebno utvrditi zlouporabu prava o neodgovornosti člana za obveze društva i time su ispunjeni uvjeti za proboj pravne osobnosti. Proboj pravne osobnosti dovodi do gubitka prava (neodgovornosti člana za obveze društva), odnosno ukidanja odvojenosti između člana i društva. Posljedica proboja pravne osobnosti je odgovornost člana za obveze društva, tj. omogućivanje vjerovnicima društva namirivanje tražbina iz imovine članova društva.⁶³ Uspoređivanjem objašnjene norme ZTD-a o proboju pravne osobnosti i izmjene čl. 161. PZ iz 1994., koja se predlagala, a odnosila se na “stvarnog korisnika vlasništva na brodu”, uočava se da se oni sadržajno bitno razlikuju. Ponajprije krug adresata predlagane odredbe novele PZ-a širi je od kruga adresata odredbe ZTD-a.⁶⁴ Pored toga, pretpostavke za zasnivanje odgovornosti se razlikuju. Po ZTD-u uvjet za primjenu instituta proboja pravne osobnosti je namjera zlouporabe prava i utvrđena činjenica da član zlorabi okolnosti da ne odgovara za obveze društva. Za razliku od toga, pretpostavke za odgovornost osobe o kojoj se govorilo u prijedlogu novele PZ-a jest da ta osoba: a) kontrolira upisanog vlasnika, i b) putem toga vlasnika izvlači korist iz poslovanja broda, dakle nije se predlagalo kao uvjet protupravno ponašanje. Za primjenu predlagane odredbe nije se tražilo ispunjenje pretpostavke da član zloupotrijebi okolnost da ne odgovara za obvezu društva. Prema tome, može se zaključiti da se u predlaganoj izmjeni odredbe čl. 161. PZ iz 1994. ne bi

⁶² Smatra se da je ispunjena pretpostavka za odgovornost člana društva naročito: 1. ako se koristi društvom za to da bi postigao cilj koji mu je inače zabranjen, 2. ako se koristi društvom da bi oštetio vjerovnike, 3. ako protivno zakonu upravlja imovinom društva kao da je to njegova imovina, 4. ako u svoju korist ili u korist neke druge osobe umanju imovinu društva, iako je znao ili morao znati da ono neće moći podmiriti svoje obveze (čl. 10. st. 4. ZTD).

⁶³ O proboju pravne osobnosti općenito J. Barbić, *o. c.*, str. 242; J. Kos, Proboj pravne osobnosti - odgovornost članova društva kapitala za obveze društva, *Pravo u gospodarstvu*, 38 (1999) br. 6, str. 203-235; posebno u pomorskom pravu opširnije: J. Marin, Proboj pravne osobnosti u pomorskom pravu, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, 40 (2001) 155, str. 83-115.

⁶⁴ ZTD govori o odgovornosti člana društva. Prijedlog izmjene PZ-a govorio je o odgovornosti osobe koja, iako nije upisani vlasnik, toga vlasnika kontrolira i izvlači korist iz poslovanja broda, što znači da ta osoba može, a i ne mora biti član društva.

radilo o probouju pravne osobnosti kako je ona uređena čl. 10. st. 3. i st. 4. ZTD. Pojam "stvarni korisnik vlasništva na brodu" nije unesen kao "osoba na strani broda" u novi PZ. Svrha koju je predložena zakonska odredba (čl. 161. st. 4. PZ) trebala ostvariti jest pružanje veće mogućnosti zaštite i ostvarivanja prava hrvatskim pomorcima. U praksi *in concreto* time bi se ostvarilo lakše ishodenje nadležnosti hrvatskih sudova (suparničari), a i izvršenje presude ako neka od odgovornih osoba ima imovinu u Hrvatskoj (npr. stvarni vlasnik ili agent za zapošljavanje). Kada bi takva norma došla u primjenu, pred judikaturom bi bilo tumačenje koji pojavni oblici poslovanja predstavljaju kontrolu nad upisanim vlasnikom te koji pojavni oblici izvlačenja koristi iz poslovanja broda nastaju u praksi.

Kratak osvrt na institut probouja pravne osobnosti trgovačkog društva trebao je pokazati koliko je pitanje propisivanja kruga odgovornih osoba na strani broda (u najširem smislu riječi) složen i važan problem. Pitanje identifikacije osoba na strani broda u pravnoj praksi, osim u slučajevima sumnje na zlouporabu članova društva, dolazi odnosno javlja se kao problem i u nizu drugih slučajeva, npr. pri postupku osiguranja određivanjem privremene mjere zaustavljanja broda pri utvrđivanju odgovorne osobe za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede člana posade broda te općenito u pitanjima tko je zapravo dužnik iz obveznog odnosa iz kojeg proizlaze tražbine. Međutim, bitno je istaknuti da sudska praksa ne dopušta probouj pravne osobnosti kod zahtjeva za naknadu štete iz ugovornih odnosa, ali dopušta kod izvanugovornih.⁶⁵ Znači, sa stajališta ugovorne odgovornosti za prijevoz stvari morem problem probouja pravne osobnosti nije relevantan. Tumači se da kod ugovornih odnosa stranke biraju svoje sukontrahente i pregovorima koji prethode sklapanju ugovora mogu osigurati svoju poziciju.

Poslodavac je novi pojam koji se spominje i u člancima 127., 128. i 129. koji uređuju ugovor o radu pomorca zaposlenog u međunarodnoj plovidbi, prava iz radnog odnosa kao što je prijava i odjava za mirovinsko i zdravstveno osiguranje člana posade broda u međunarodnoj plovidbi te plaćanje poreza, prireza, doprinosa i drugih davanja na isplate članu posade broda u međunarodnoj plovidbi.

Novi PZ uvodi mogućnost izravne tužbe (čl. 743. st. 2.). Ona je predviđena samo u dva slučaja kad je osiguranje od odgovornosti obvezno, kao i u slučaju odgovornosti za smrt i tjelesnu ozljedu ili narušavanje zdravlja člana posade

⁶⁵ Najčešće upravo kod spomenutih slučajeva odgovornosti za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja pomoraca te privremenih mjera zaustavljanja broda.

broda. Oštećenik može zahtijevati neposredno od osiguravatelja naknadu štete koju je pretrpio događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze. To znači da bi domaći osiguratelji bili pasivno legitimirani u sporovima te vrste u slučaju u kojem je ugovorena primjena domaćeg prava ili u slučaju kad mjerodavno pravo nije ugovoreno.⁶⁶

7. BRODOVLASNIK

Članak 209. st. 1. PZ propisuje: “*Na brodu, brodu u gradnji, jahti i jahti u gradnji mogu postojati stvarna prava, a napose pravo vlasništva, hipoteka na brodu i pomorski privilegiji*”. Nadalje, člankom 211. st. 1. PZ propisano je: “*Brod, brod u gradnji i jahta koji imaju hrvatsku državnu pripadnost mogu biti u vlasništvu domaće ili strane fizičke ili pravne osobe*”. Dakle, sasvim je jasno da se brod javlja kao objekt prava vlasništva, znači kao stvar,⁶⁷ a kao subjekt pojavljuje se vlasnik (domaća ili strana pravna ili fizička osoba). PZ pojmovno ne određuje brodovlasnika, a to je i razumljivo jer vlasnik kao osoba nije specifičan pojam pomorskog prava. To je pojam građanskog (imovinskog) prava, a njegovo pojmovno određivanje odnosno značenje izraza vrijedi i za pomorsko pravo. PZ u čl. 214. st. 1. određuje: “*...pravo vlasništva i druga stvarna prava mogu se steći, prenijeti, ograničiti, ukinuti...*”, to znači da ovlaštenja vlasnika odgovaraju sadržaju vlasničkih ovlaštenja određenih Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, prema kojem vlasnik ima pravo posjedovati svoju stvar, koristiti se i raspolagati njome u granicama određenim zakonom. Iz prava vlasništva na brodu proizlaze i neka specifična ovlaštenja, kao npr. zasnivanje ugovornog založnog prava (hipoteka na brodu), napuštaj broda u korist osiguratelja, sklapanje ugovora o zakupu broda.

Brodovlasnik se u odnosu prema brodu može javiti u dva svojstva: u odnosu prema brodu kao objektu stvarnih prava kao nositelj stvarnopravnih ovlasti i odgovornosti, i u odnosu prema brodu kao objektu (sredstvo) plovidbenog poduzetništva kao prijevoznik. Dakle, brodovlasnik se u odnosu prema brodu može naći u stvarnopravnom i obveznopravnom odnosu. Također, vlasnik

⁶⁶ Tako objašnjava i S. Šimac, *o.c.*

⁶⁷ Sa stajališta imovinskog prava brod je stvar (*res*). Međutim, na nj se primjenjuju specifične norme plovidbenog prava, brod je i *navis*, pa se obično kaže da je imovinskopravno brod *res sui generis*. Čl. 208. PZ propisuje da brod, brod u gradnji i jahta jesu pokretne stvari.

broda je presumirani brodar (čl. 5. st. 1. t. 32. PZ). Svojstvo brodara vlasnik može prenijeti na drugu osobu. Prijenosom svojstva brodara na drugu osobu brodovlasnik prestaje biti osobno odgovoran za obveze nastale u obavljanju plovidbene djelatnosti, osim za obveze za koje PZ izričito određuje da osim brodara odnosno umjesto njega odgovara brodovlasnik.⁶⁸ Potrebno je posebno se osvrnuti na ugovor o zakupu broda. Zakon za osobu na strani broda rabi izraz “zakupodavatelj”, međutim, sasvim je sigurno da je kod zakupa na strani broda riječ o brodovlasniku, jer se tim ugovorom određenoj osobi daje brod na upotrebu, a tu ovlast ima samo vlasnik. Dakle, na temelju ugovora o zakupu brodovlasnik može gospodarsko iskorištavanje broda prepustiti drugoj osobi. Kad brodovlasnik nije plovidbeni poduzetnik, on ostaje nositelj odgovornosti za djelatnost broda. Ta odgovornost temelji se na stvarnopravnom odnosu prema brodu. Za vrijeme trajanja ugovora o zakupu zakupoprimatelj je brodar.

U našem pravu, kao i općenito u kontinentalnim pravima, utvrđivanje osobe vlasnika broda nije problem: vlasnik je osoba koja je kao takva upisana u upisnik brodova. U zemljama *common law* sustava osim vlasnika koji je naveden u upisniku brodova (engl. *legal, registered, nominal owner*), vlasnikom se smatra i osoba koja je istinski, pravi vlasnik jer upravo ona uživa prihode od korištenja broda (engl. *beneficial owner*). Engleska sudska praksa definirala je *beneficial owner* kao osobu koja u skladu sa zakonom ima potpuni posjed i kontrolu nad brodom i, kao posljedicu takvog posjeda i kontrole, ima pravo i na prihode i koristi od broda koje uobičajeno ima zakoniti vlasnik ili *equitable owner*. Tako se može dogoditi da osoba koja je upisana u upisnik brodova kao vlasnik nekog broda zapravo tim brodom ne upravlja niti uistinu raspolaže prihodima od iskorištavanja broda, pa bi se moglo reći da ta osoba i nije istinski, pravi vlasnik. Ako se uzme u obzir da velike brodovlasničke kompanije vrlo često stvaraju manje kompanije kojima “predaju u vlasništvo” samo jedan brod (tzv. *one - ship companies*), jasna je mogućnost postojanja namjere da se osnivanjem niza takvih manjih “papirnatih” kompanija onemogući izvršenje ili osiguranje tražbina, npr. u postupcima *in rem* na jednom brodu u vezi s tražbinama vezanim za drugi brod istog vlasnika. Kako bi se izbjegla takva zloupotreba načina istinitosti, poštenja i povjerenja, sudovi su se kroz sudsku praksu ovlastili da proniknu “iza ili iznad stanja opisanog u upisniku brodova”,

⁶⁸ Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara, čl. 808. - 823. PZ, sudar čl. 750. st. 2. PZ, opširnije *infra*, t. 8. *Slučajevi odgovornosti više osoba prema PZ-u*.

da, slikovito rečeno, podignu “korporacijski veo ili zastor” (engl. *corporate veil*) kako bi se utvrdilo „istinsko vlasništvo na brodu”.⁶⁹

U sporovima za naknadu štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja pomoraca brodovlasnik ima procesnu legitimaciju ako je brodar ili poslodavac ili štetnik. Prema PZ-u postoji zakonsko založno pravo ili pomorski privilegij u odnosu na plaće zapovjednika i članova posade broda (čl. 241. st. 1. t. 1.) i u odnosu na tražbine za smrt ili tjelesne ozljede članova posade (čl. 250. st. 1. t. 2.). Vlasnik broda dakle, primjenom PZ-a, može biti pasivno legitimiran u odnosu na navedene štete kao založni dužnik.⁷⁰

Pored navedenog, brodovlasnik bi mogao biti odgovoran za štete nanesene pomorcu u slučajevima kad bi sudovi ocijenili da je šteta nastala u vezi s opasnom stvari odnosno opasnom djelatnosti, jer bi u tim slučajevima došlo do primjene odredbe čl. 1064. ZOO prema kojoj za štetu od opasne stvari odgovara njezin vlasnik, a za štetu od opasne djelatnosti osoba koja se njome bavi.

8. SLUČAJEVI ODGOVORNOSTI VIŠE OSOBA PREMA PZ-u

Uz spomenute slučajeve odgovornosti više osoba za štetu nastalu zbog smrti, ozljeda ili narušena zdravlja pomorca, obveze koje proistječu iz ugovora sklopljenog između naručitelja iz brodarskog ugovora s trećom osobom, kad uz naručitelja trećima odgovara i brodar; solidarne odgovornosti više prijevoznika u slučaju ugovora o izravnom prijevozu, PZ takvo rješenje predviđa u još nekim slučajevima. U posebnoj glavi PZ-a koja nosi naziv *Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara*, a odredbe te glave primjenjuju se na štetu koju iz izvanugovornog odnosa prouzroči brod osobama i stvarima izvan broda te okolišu, normirano je nekoliko slučajeva izvanugovorne odgovornosti. To je odgovornost za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru, odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša, odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret. Također, u slučaju sudara brodova, predviđena je odgovornost brodovlasnika i brodara.

Odredbe o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara te odredbe o sudaru brodova u novom PZ-u nisu mijenjane. Njihovo uređenje je adekvatno,

⁶⁹ Opširnije o tome J. Marin, Pravo vlasništva na brodu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 47 (1997), br. 4, str. 407-425.

⁷⁰ Tako objašnjava S. Šimac, *o.c.*

a u odnosu na one slučajeve odgovornosti za štetu za koje postoji međunarodna regulativa, odredbe PZ-a ujednačene su s pravnim uređenjem tih specifičnih slučajeva izvanugovorne odgovornosti u međunarodnim instrumentima.

Za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru koje prouzroči brod odgovara vlasnik broda i brodar te osoba koja u trenutku događaja upravlja brodom. Njihova odgovornost je solidarna, bez obzira na temelj odgovornosti. Vlasnik broda i brodar neće biti odgovorni ako im je brod protupravno oduzet, u tom slučaju odgovorna je, pored osobe koja je u trenutku događaja upravljala brodom, i osoba koja je protupravno oduzela brod (čl. 810. PZ).

PZ propisuje da je za štetu zbog oštećenja stvari⁷¹ i onečišćenja okoliša⁷² odgovoran brod. Pod odgovornošću broda razumije se odgovornost vlasnika broda odnosno brodara.

Prema PZ-u za štetu koju prouzroči brod koji prevozi ulje kao rasuti teret izlijevanjem ili izbacivanjem tog ulja odgovara vlasnik broda.⁷³ PZ je usklađen s Konvencijom o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem uljem iz 1992. godine.⁷⁴

U slučaju sudara brodova⁷⁵ odgovara brod odnosno brodovi za koje se dokaže da je njihovom krivnjom šteta prouzročena, a sam Zakonik izričito propisuje da se pod odgovornošću broda razumije odgovornost vlasnika broda i brodara

⁷¹ U opseg te štete ulazi šteta nanescena operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u luci ili na moru.

⁷² Odredbe tog dijela PZ-a primjenjuju se na štete koje prouzroči brod izlijevanjem ili izbacivanjem tvari opasnih i štetnih za okoliš (ulja, smećenih tekućih goriva i njihovih smjesa, smećenih voda, drugih smećenih tvari i drugih sličnih predmeta).

⁷³ Tužba za naknadu štete prouzročene onečišćenjem može se podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je pružila financijsko jamstvo (kao što je bankovno jamstvo ili potvrda izdana od jednog od međunarodnih fondova za naknadu štete). Osiguratelj ili jamac ima pravo zahtijevati od vlasnika broda da se pridruži postupku kao umješak (čl. 821. PZ).

⁷⁴ Konvencija je za Republiku Hrvatsku stupila na snagu 12. siječnja 1999. NN - Međunarodni ugovori, 3/99.

⁷⁵ Sudarom brodova mogu nastati različiti oblici štete, i to brodu, osobama na brodu ili stvarima na brodu koju oni pretrpe zbog sudara, šteta koju jedan brod prouzroči drugom brodu zbog obavljanja manevra ili propuštanja da obavi manevar ili zbog nepridržavanja propisa o sigurnosti plovidbe iako do sudara između brodova nije došlo, šteta koju prouzroči usidreni brod ili se nanese usidrenom brodu, šteta koju prouzroče jedan drugome brodovi koji plove u sastavu istog teglja odnosno u istome potiskivanom sastavu.

(čl. 750. PZ). Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova⁷⁶ govori o odgovornosti “broda”, ali ne objašnjava tko je subjekt odgovornosti, iako mjestimice govori o odgovornosti brodovlasnika. ZPUP, koji je prihvatio načela te konvencije, propisivao je da se pod odgovornošću broda razumije odgovornost nositelja prava raspolaganja, vlasnika broda i brodarka (čl. 755. st. 2.). PZ iz 1994. a to je rješenje i novog PZ-a, koji se također oslanjaju na načela te konvencije, ispuštaju iz svojih odredbi “nositelja prava raspolaganja” kao osobu koja je postojala u vrijeme specifičnog oblika društvenog vlasništva, a time je ostvarena ujednačenost s međunarodnom regulativom u ovom području.

9. ZAKLJUČAK

Različitost stvarnih načina (odnosno faktičnih oblika) iskorištavanja brodova uzrokuje najrazličitije pravne probleme. U pomorskom pravu jedan od najspornijih, a može se reći i pravno najtežih problema upravo je pitanje odgovornosti osoba na strani broda za raznolike pomorske tražbine koje se mogu pojaviti. Ponajprije, da bi se moglo raspravljati o tom pitanju, mora se identitet odgovorne osobe na strani broda učiniti nespornim, odnosno rasvijetliti temeljno pitanje koga treba smatrati nositeljem obveza, subjektom odgovornosti iz različitih pravnih odnosa nastalih iskorištavanjem pomorskih brodova te brojnih drugih tražbina koje mogu nastati plovidbenom djelatnošću.

Iskorištavanje pomorskih brodova ogleda se u kompleksnom sustavu obveznopравnih i stvarnopравnih odnosa. Oni se neprekidno mijenjaju i razvijaju, a u iskorištavanju brodova pojavljuju se čak i novi subjekti. Taj iznimno brzi tempo razvoja pomorskog prijevoza nameće potrebu za pravodobnim pravnim reguliranjem svih problema koji se javljaju kao rezultat tih promjena. U takvoj situaciji zakonodavac se nalazi pred zadatkom preciznog definiranja pojmova osoba na strani broda i propisivanja njihove odgovornosti. S tim pitanjem kao jedna od njegovih najvažnijih posljedica povezano je i pitanje sustavnog svrstavanja osoba na strani broda kod pojedinih pravnih odnosa u jednu logičnu pravnu konstrukciju unutar strukture zakonskog teksta. Za nesmetano funkcioniranje svake, pa tako i pomorskopravne prakse bitno je težiti što je moguće većem koncepcijskom i terminološkom usklađivanju zakonskih tek-

⁷⁶ Donesena u Bruxellesu 23. rujna 1910., stupila na snagu 1. ožujka 1913.

stova s praksom i tako olakšati njihovu primjenu. Zbog toga, analitički prioritet, kad se izučava ova materija, treba biti sustavno praćenje stvarnih oblika iskorištavanja brodova i obveznopравnih i stvarnopравnih (imovinskih) odnosa koji nastaju. Iznimno je važno konstantno pratiti kvalitetu, znači adekvatnost i prilagođenost normi faktičnim oblicima koje stvara praksa. Deficit nacionalnog pozitivnog propisa može dovesti do loših posljedica za poslovnu praksu, kao i do nejedinstvene sudske prakse, a to dovodi do izravnih implikacija na pravnu sigurnost i funkcionalnost pravnog sustava. Preciznim definiranjem osoba na strani broda dobiva se na potpunosti zakona i, što je još važnije, na njegovoj jasnoći te se olakšava primjena u praksi i time pridonosi pravnoj sigurnosti. Vrlo je važno da sam Zakonik donosi tumačenje pojmova. Bez pojašnjenja definicije pojmova otežano je tumačenje normi, snalaženje u sadržaju propisa i konačno pravilna primjena propisa.

U ugovorima o prijevozu stvari i putnika morem uvođenje pojma prijevoznik kao osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s naručiteljem prijevoza ili putnikom iznimno je važna i korisna izmjena PZ-a. S druge strane, pojmovi (osobe) poslovođa broda i kompanija sa stajališta ugovorne odgovornosti za prijevoz stvari ili putnika morem te poslove iskorištavanja pomorskih brodova općenito (ugovore o pomorskom plovidbenom poslu i ugovore o zakupu broda) ne pridonose razjašnjenju problema odgovorne osobe. Kompanija odgovara isključivo za "sigurnosni aspekt" upravljanja brodom u smislu Međunarodnog pravilnika o upravljanju sigurnošću. Poslovođa je osoba koja upravlja poslovanjem, tehničkim održavanjem i popunjavanjem broda posadom. Prema PZ-u ne postoji njihova odgovornost kao osoba na strani broda u prijevoznim ugovorima, tj. stranka ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova. Faktično oni mogu biti osoba brodarka, naravno i sam brodovlasnik može obavljati nabrojene funkcije, ali u prijevoznom poslu odgovoran je uvijek prijevoznik kao osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu.

Definicija prijevoznika u novom PZ-u sastavljena je po uzoru na druge međunarodne unifikacijske instrumente i ona zadovoljava. Međutim, nedostatak novog PZ-a jest nepostojanje definicije stvarnog prijevoznika u odredbama koje uređuju prijevoz stvari morem. Rješenje koje je novi PZ prenio iz bivšeg PZ-a iz 1994. o odgovornosti naručitelja iz brodarskog ugovora i brodarka trećoj osobi s kojom je naručitelj sklopio ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor smatramo da nije optimalno. Kad naručitelj iz brodarskog ugovora podugovara (sklapa potprijevodne ugovore), u sklopu komercijalnih naloga, tada je on ugovorni prijevoznik, a osoba koja je vlasnik ili

brodar broda kojeg se brodski prostor koristi u prijevozu stvarni je prijevoznik. To može biti značajno kad se odlučuje o odgovornosti za ispunjenje prijevozne prestacije. Korisniku prijevoza ne moraju biti poznati odnosi između naručitelja iz brodarskog ugovora s kojim je sklopio ugovor i brodar koji izvršava prijevoz. U suvremenim uvjetima pomorskog poslovanja, u ovom kontekstu, osoba koju naš PZ naziva "brodar" naziva se stvarni prijevoznik ili izvršitelj. Stvarni prijevoznik ili izvršitelj svakako je osoba koja odgovara faktičnom stanju koje je praksa stvorila u izvršavanju prijevoznih poslova, a to će nužno postati i predmet raspravljanja za buduće izmjene i osuvremenjivanje PZ-a.

Bilo bi korisno u budućim izmjenama PZ-a i u dijelu kojim je uređen prijevoz stvari definirati pored (ugovornog) prijevoznika kao osobe koja s krcateljem sklapa ugovor o prijevozu robe i stvarnog prijevoznika kao osobu kojoj je prijevoznik povjerio obavljanje dijela ili cijelog pomorskog prijevoza. Te bi definicije odgovarale definicijama iz Hamburških pravila. Hrvatska nije ratificirala Hamburška pravila, međutim, to ne znači da se u domaći zakon ne bi mogla akceptirati rješenja koja su moderna i koja su se u praksi pokazala potrebnima i korisnima.⁷⁷ Definicije prijevoznika i stvarnog prijevoznika trebale bi biti sročene tako da pomognu otkriti njihov identitet, pogotovo kod prijevoza bez prijevozne isprave. Također, bilo bi moguće, radi zaštite krcatelja, proširiti definiciju prijevoznika odredbom da se u slučaju sumnje prijevoznikom smatra vlasnik broda, dok on ne dokaže tko je zapravo prijevoznik, te da prijevoznik i stvarni prijevoznik odgovaraju solidarno.

Međutim, danas se u praksi sve više pojavljuju slučajevi da ugovor o prijevozu zaključi osoba koja nema ni pravne ni stvarne preduvjete za pomorskog poduzetnika. Riječ je najčešće o špediterima koji zaključuju ugovore o mješovitom prijevozu, a prijevoz povjeravaju na izvršavanje pomorskim i drugim prijevoznicima. Nema posebnog pravnog problema kad je ta osoba po svojoj pravnoj i stvarnoj kvalifikaciji "brodar". Međutim, problem pri definiranju i utvrđivanju odgovornosti stvarnog prijevoznika i ugovornog prijevoznika može se pojaviti kad je ugovorni prijevoznik otpremnik koji izda pošiljatelju teretnicu prema kojoj odgovara kao prijevoznik. Znači, svakako je *de lege ferenda* potrebno razmotriti pitanje treba li sve ostale osobe koje na bilo koji način sudjeluju u prijevozu (slagače, poduzetnike terminala i sve njihove radnike, punomoć-

⁷⁷ Moguće je da države načela neke konvencije unesu u svoje pravo i bez formalnog pristupanja toj konvenciji. Takav je slučaj s mnogim državama koje nisu ratificirale Haaška pravila, ali su u svoje nacionalne zakone unijele pojedine njihove odredbe.

nike, kooperante, izvođače itd.) obuhvatiti pojmom stvarnog prijevoznika ili izvršitelja, a s time je povezano i pitanje treba li se i ograničenje odgovornosti iz PZ-a odnositi na njih.

U cilju usklađenosti PZ-a s odredbama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., koje je stranka i Republika Hrvatska, bilo bi potrebno u odredbama PZ-a koje govore o globalnom ograničenju odgovornosti pojam brodar zamijeniti pojmom vlasnik broda te propisati da vlasnik broda za potrebe tog dijela Zakonika znači vlasnika, naručitelja u brodarskom ugovoru, brodarka i poslovođu broda.

Određene pojmove koji se rabe u odredbama o ugovoru o zakupu broda trebalo bi uskladiti s pojmovima ZOO-a kojima je uređen isti pravni posao, i to upotrebom pojmova zakupnik i korištenje broda. Spomenute izmjene bile bi korisne zbog toga što je ZOO temeljni pozitivni propis kojim se uređuju osnove obveznih odnosa te ugovorni obvezni odnosi.

Uvođenje pojmova poslovođa broda, kompanija i poslodavac u kontekstu proširivanja kruga osoba odgovornih za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušenja zdravlja člana posade broda važna je izmjena PZ-a. Budući da određivanje pasivno legitimiranog u sporovima te vrste često može biti složena zadaća, smatramo da proširivanje kruga odgovornih osoba uvelike pridonosi mogućnosti ostvarivanja naknade za tražbine ove vrste. Cilj je novog zakonodavnog rješenja omogućivanje pomorcima da naplati naknadu štete koja mu je dosuđena, tj. sprječavanje da brodar naplatu oteža ili onemogući pozivanjem na odgovornost drugih društava kojima se koristi za vođenje broda, za koje je pomorcima teško, a često i nemoguće, pronaći dokaze o međusobnim odnosima. Znači, svrha je solidarne odgovornosti više osoba pružiti vjerovniku, a to su ili oštećeni član posade broda ili u slučaju njegove smrti njegovi nasljednici, veću sigurnost da će njihova tražbina biti namirena. Kao što je u radu objašnjeno, solidarnim dužnicima navedenim u čl. 145. st. 4. PZ⁷⁸ mogu se ovisno o okolnostima slučaja pridružiti i brodovlasnik te osiguratelj, ali samo do visine osigurateljeve obveze iz ugovora o osiguranju.

Uvođenje pojma kompanije u kontekstu njezine ovlasti da imenuje i razrješava dužnosti zapovjednika broda te propisivanje da zapovjednik zastupa kompaniju rješenje je koje može izazvati nesporazume u praksi. Iznimno je važna uloga zapovjednika u pogledu komercijalnog aspekta prijevoznog posla i njegove ovlasti da potpisuje teretnicu, sklada pravne poslove potrebne za

⁷⁸ To su brodar, poslovođa, kompanija i poslodavac.

izvršenje putovanja, sklapa ugovore o pomorskim plovidbenim polovima i sl. Također, ovlasti prema zapovjedniku broda važne su i za utvrđivanje pravne prirode pojedinih načina eksploatacije broda. Općenito se smatra da zapovjednik djeluje u korist osobe koja obavlja komercijalnu djelatnost.

Slijedom opisanog davanje ovlasti kompaniji da imenuje i razrješava zapovjednika broda može stvoriti veliku pomutnju kad se odlučuje o odgovornosti iz konkretne prijevozne prestacije i pitanja koga je zapovjednik obvezao potpisivanjem teretnice ili sklapanjem ugovora o pomorskom plovidbenom poslu. Zbog toga smatramo da u odredbe koje govore o zapovjedniku broda u novom PZ-u nije bilo potrebno uvoditi pojam i ovlasti osobe "kompanija". Naime, ako se upitamo tko je faktično u ulozi osobe "kompanija", dolazimo do zaključka da je to brodar ili brodovlasnik ili bilo koja druga osoba, kao što je poslovođa broda ili zakupoprimalatelj, koja je preuzela odgovornost za vođenje broda od brodovlasnika. Budući da osobu vlasnika broda, poslovođe broda, zakupoprimalatelja te također osobu brodara imamo u našem PZ-u, smatramo da ta izmjena PZ-a nije opravdana. To će sigurno ostati predmet rasprava i nakon stupanja na snagu novog PZ-a, a kroz praksu će se vidjeti je li dopuna Zakonika uvođenjem pojma kompanija bila opravdana.

Uvođenje novih odredbi vezanih uz poslovanje brodara u međunarodnoj plovidbi, posebice olakšice vezane uz porez na dobit brodarskih trgovačkih društava i porezne olakšice pomoraca rezultat su nastojanja stvaranja povoljnije gospodarske klime za pomorsko brodarstvo i stvaranje pretpostavki za konkurentniji položaj hrvatskih brodara na zahtjevnom svjetskom tržištu. Time se stvaraju pretpostavke za cjelovito usklađivanje pomorskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije i za slijeđenje smjernica EU o državnoj pomoći pomorskom prometu.⁷⁹

Možemo zaključiti da je novi PZ uskladio domaće pomorsko zakonodavstvo sa suvremenim i općeprihvaćenim rješenjima međunarodnih instrumenata i propisima Europske unije iz ovog područja. Na taj način PZ pruža osnovni pravni okvir unutar kojeg će se nastaviti proces harmonizacije s propisima Europske unije iz područja pomorstva, i to usvajanjem posebnih podzakonskih akata na temelju tog zakonika. Izmjene PZ-a u pogledu osoba na strani broda korisne su jer znače usklađivanje s važećim normativima relevantnih međunarodnih ugovora pomorskog prava koji obvezuju Republiku Hrvatsku. Međutim, s ciljem

⁷⁹ *Commission communication C(2004)43-Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport-2004/C 13/03.*

dosljednog usklađivanja konvencijskih odredbi i domaćeg pozitivnog propisa, a sve radi što učinkovitijeg ujednačivanja materije pomorskog prava u budućim izmjenama PZ-a, trebalo bi ukloniti uočene nedostatke i ugraditi određena suvremena rješenja, na koja se u ovom radu nastojalo upozoriti.

Summary

Vesna Skorupan*

NEW REGULATIONS CONCERNING LIABLE PERSONS ACCORDING TO THE CROATIAN MARITIME CODE, 2004

The new Maritime Code (entered into force in December, 2004) introduces the terms “carrier”, “ship manager”, “company” and “employer”. The article analyses their legal personality, liability and role in modern marine business and compares them with specific marine and legal entities, such as ship operator and ship owner. The article studies, in particular, the reasons which prompted the legislator to extend the scope of liable persons on the side of the ship. The task is aimed at answering the question as to whether the new Maritime Code has adequately regulated the issue of persons liable for marine claims and claims arising from use of ships. The article points out the importance and benefits of certain changes, but also the disadvantages of the new Code, explores possible solutions and puts forward concrete proposals de lege ferenda.

Key words: Maritime Code, carrier, ship owner, ship operator, ship manager, company employer, claims arising from the employment of the ship

* Vesna Skorupan, Ph. D., assistant, Adriatic institute of the Croatian academy of arts and sciences, Frane Petrića 4/1, Zagreb

Zusammenfassung

Vesna Skorupan**

NEUHEITEN IN DER RECHTLICHEN REGELUNG DER
VERANTWORTLICHEN PERSONEN NACH DER KROATISCHEN
SEESCHIFFFAHRTSORDNUNG VON 2004

Die im Dezember 2004 in Kraft getretene neue Seeschiffahrtsordnung führt die Begriffe Verfrachter, Schiffsmanager, Gesellschaft und Arbeitgeber ein. Es werden ihre Rechtspersönlichkeit, Verantwortung und Rolle im modernen Seeschiffahrtsgewerbe analysiert und ein Vergleich mit spezifischen Subjekten des Seerechts wie dem Reeder und dem Schiffseigner angestellt. Insbesondere wird erörtert, aus welchen Gründen der Gesetzgeber den Kreis der verantwortlichen Personen auf der Seite des Schiffs erweitert hat. Das Ziel der Arbeit ist es zu klären, ob die neue Seeschiffahrtsordnung den Bereich des verantwortlichen Personenkreises für seerechtliche Forderungen und Forderungen aus der Schiffsnutzung adäquat geregelt hat. Es wird auf Bedeutung und Nutzen bestimmter Veränderungen, aber auch auf die Mängel der neuen Seeschiffahrtsordnung hingewiesen. Zugleich werden mögliche Lösungen untersucht und konkrete Vorschläge de lege ferenda vorgetragen.

Schlüsselwörter: Seeschiffahrtsordnung, Beförderer, Schiffseigner, Reeder, Schiffsmanager, Gesellschaft, Arbeitgeber, Forderungen aus Schiffsnutzung

** Dr. Vesna Skorupan, Assistentin am Adria-Institut der Kroatischen Akademie der Wissenschaften und Künste, Frane Petrića 4/1, Zagreb