

Mr. sc. **Vicko Batinica**, dipl. inž.
c/o „Brodospas“ d. d.
Obala Lazareta 2, 21000 Split, Hrvatska

Primjena sustavnog pristupa pri izboru zastave broda

Sažetak

U radu se, na temelju sustavnog pristupa, razmatra problematika zastave broda u uvjetima plovidbe u EU. Izbor zastave za vlasnike brodova u suvremenoj brodarskoj praksi jedno je od ključnih pitanja, glede brojnih aspekata, posebice gospodarskih. Slijedom toga, vrlo su različiti motivi vodili, odnosno vode, vlasnike brodova pri odluci pod koju zastavu brod upisati. U najvećem broju to su pogodnosti koje pojedine zastave osiguravaju upisanim brodovima i njihovim vlasnicima/brodarima, s direktnim odrazom na sniženje troškova poslovanja u fiskalnom i/ili socijalnom smislu. Rješenju tog životnog gospodarskog pitanja “Brodospasa” d. d. iz Splita, pristupilo se primjenom znanstvenih metoda i postiglo željeni cilj, kako u pogledu osiguranja zastave zemlje članice EU, tako i u odnosu na zaštitu ostalih složenih ekonomskih interesa.

Ključne riječi: sustavni pristup, zastava pogodnosti, državna pripadnost broda-zastava broda, zemlja članica EU.

1. Uvod

Suvremeno pomorsko poduzeće je dinamički i stohastički poslovni sustav, organiziran u svrhu stvaranja novih vrijednosti, a time i standarda zaposlenim ljudima, njihovim obiteljima i širem okruženju. Ta se konstatacija, napose, odnosi na pomorsko (brodarsko) poduzeće i na cjelokupnu prometnu sferu gospodarstva koja je najviše izložena turbulentnim promjenama u nestabilnom okruženju 21. stoljeća. Znanstvenici oduvijek izučavaju slučajeve kao konkretne pojedinačne događaje, a razvoj znanosti ogleda se u izdvajanju slučajeva koji se ponavljaju u obilježjima i ukazuju na opće pravilnosti.

Sa stajališta sustavne analize zahtijevana kakvoća sustava predstavlja željeni ishod funkcioniranja sustava (željena stanja i/ili ponašanje), dok se sva odstupanja od zahtijevane kvalitete, kao nepoželjna, tretiraju kao šteta, odnosno gubitak sustava.

Ovaj rad se temelji na sustavnoj metodi rješavanja problematike brodarske tvrtke "Brodospas" d. d. Split koja se bavi nestandardnim brodarskim poslovima pomorsko-tehničke prirode, kao što su tegljenje, spašavanje i prihodovno najvažnijim, pomorsko-tehničkim uslugama na poslovima istraživanja i iskorištavanja nalazišta nafte i plina iz podmorja. Cilj rada je izložiti rješenje zahtjevnog poslovnog problema s kojim se, tijekom višegodišnje poslovne prakse, tvrtka suočila. Trebalo je "Brodospas"-ovim brodovima, za rad u kabotaži Italije, osigurati zastavu, tj. državnu pripadnost zemlje članice Europske unije a, pri tomu, sačuvati vlastite gospodarske interese: zadržati imovinske vrijednosti uložene u brodove, za tvrtku zadržati kontrolu nad brodovima u komercijalnom, tehničkom i svakom drugom smislu, posebice kontrolu nad upošljavanjem broda, nad ostvarenim prihodima i profitom, a također sačuvati i mogućnost daljnjeg zapošljavanja hrvatskih pomoraca.

Zastava broda vanjski je znak a, u pravilu, i sinonim državne pripadnosti broda. Državna pripadnost broda, posebice kod država sa snažnom vezom (*genuine link*) između države i broda, znači primjenu jurisdikcije te države i njenu kontrolu nad upravnim, tehničkim i socijalnim pitanjima vezanim za brod i posadu broda. Poznato je da je bitna odrednica broda koja ga čini subjektom i objektom pomorskog prava plovidba, i to plovidba u funkciji korištenja broda kao prometnog sredstva na moru, najekonomičnijem prometnom putu u ispunjenju njegove temeljne prometne i ekonomske misije: sudjelovanja u gospodarskom povezivanju proizvodnje roba s mjestom potrošnje na različitim zemljopisnim širinama. U tom lancu brodarski gospodarski subjekti, kroz ekonomsko korištenje broda, imaju cilj ostvarenje svojih prihoda, odnosno profita.

S obzirom na značenje državne pripadnosti kao identifikacijskog elementa broda u domaćem i međunarodnom pomorskom prometu, u ovom radu se iznose vlastita iskustva o državnoj pripadnosti broda u funkciji ekonomskog korištenja, posebice zbog univerzalnosti slobode plovidbe i značenja kojeg izbor zastave može imati u ostvarenju gospodarskih interesa brodarskih subjekata.

2. Konceptijski pristup rješavanju problema

Pojam sustava je osnovni cilj proučavanja u općoj teoriji sustava i jedan od najšire korištenih pojmova u suvremenoj znanosti. Svrha i cilj teorije sustava je pronalaženje metoda, pristupa i načina pomoću kojih se mogu sagledati i pojednostavniti vrlo složene i komplicirane pojave i time učiniti dostupnim znanstvenom promatranju i praktičnom rješavanju. Cilj sustava je transformacija različitih vrsta ulaza u željeni izlaz. Sustavni pristup je metodološki pristup koji nastoji spriječiti automatizam, raširiti spektar metoda i sredstava u istraživanju, istražiti granice primjenjivosti pojedinih metoda i tehnika istraživanja te razotkriti stvarne polaznice na koje se pojedino istraživanje upire. Sustavni pristup podrazumijeva sveobuhvatno sagledavanje svih bitnih elemenata pojma sustava od kojih je potrebno istaknuti najvažnije. Sustavni pristup je suvremena znanstvena metoda koja se temelji na činjenici da utvrđivanje, razumijevanje

i upravljanje međusobno povezanim procesima pridonosi učinkovitosti i djelotvornosti organizacije u postizanju njenih poslovnih ciljeva. Pritom, neprekidno poboljšanje sveukupnih poslovnih sposobnosti organizacije njezin je trajni cilj. Intuitivne metode nisu znanstvene metode pa se koriste u uvjetima kada nije moguće primijeniti druge metode. Njihova uporaba svodi se na korištenje intuicije na logičan i strukturalan način (Brainstorming, Delphi metoda i sl.).

Kvantitativne metode su matematičke i statističke metode. Značajna je prednost u mogućnosti provjere postupaka i rezultata dobivenih njihovom primjenom. Uz statističke metode koje uzimaju u obzir vjerojatnost događaja pod utjecajem sustavnog pristupa, razvijene su i brojne nove kvantitativne metode: linearno i nelinearno programiranje, input-output analiza, mrežno planiranje, teorija redova čekanja itd.

Grafičke metode najčešće se kombiniraju s ostalim metodama, kako u deskripciji pojave, tako i u analizi i interpretaciji rezultata. Najpoznatije metode su: blok-dijagrami, mrežni dijagrami, stablo odlučivanja i dr.

Kombinirane metode podrazumijevaju skup međusobno povezanih metoda, poput intuitivnih, kvantitativnih i grafičkih metoda.

Međutim, suvremena sustavna istraživanja obuhvaćaju široki kompleks znanstvenih, tehničkih i organizacijsko-upravljačkih zadataka, kao i vrlo učinkovite metode za njihovo rješavanje. Razrada znanstvenih metoda sustavnih koncepcija daje podlogu za primjenu nove znanstvene metode – znanosti o sustavima u raznim područjima. Veliko značenje znanosti o sustavima ogleda se u njezinoj izravnoj primjeni u rješavanju znanstvenih i stručnih problema u području pomorstva. Istraživanje takvih sustava neizbježno je uvjetovalo potrebu stvaranja nove metodologije za potrebe takvih istraživanja. Tom zahtjevu udovoljila je znanost pod imenom *opća teorija sustava*.

Primjena metode **teorije sustava** obuhvaća četiri osnovna koraka u opisu procesa: definicija cilja sustava i metodologija rješavanja predmetne problematike; prikupljanje informacija za opis trenutnog stanja i raspoznavanje važnih rješenja; razvoj alternativa; odabir najboljih alternativa.

3. Definicija cilja sustava i metodologije rješavanja predmetne problematike

Hrvatska je zemljopisno, povijesno i kulturno neodvojivi dio Europe, međutim, Hrvatska nije članica Europske unije. Postati članom Europske unije već duže vrijeme temeljni je interes i cilj sveopćih nastojanja hrvatske politike za koji Hrvatska, u svakom smislu, obavlja opsežne pripreme: zakonodavne, socijalne, fiskalne, kulturne i druge. Taj strateški cilj vanjske politike imat će nedvojbenu odraz na unutarnja zbivanja u Hrvatskoj.

U gospodarskom smislu članstvo zemljama članicama Europske unije, tj. njihovim gospodarskim subjektima, osigurava ravnopravnost, između ostalog, i u mogućnostima uposlenja. Tko nije član Europske unije, tu ravnopravnost nema.

I u morskom brodarstvu stanoviti poslovi, odnosno područja u kojima se ti plovidbeni poslovi obavljaju, rezervirani su za članice EU. To se, između ostalog, odnosi i na poslove vezane na istraživanje i iskorištavanje nalazišta nafte i plina iz podmorja (eng. *offshore industry*), kao djelatnosti od naročito općeg i posebnog nacionalnog značenja pojedine (obalne) države. U sklop *offshore* poslova svrstavaju se i pomorsko tehničke usluge s bušačim platformama na moru, a za njih usluge obavljaju specijalizirane broderske tvrtke sa svojim plovnim objektima, isključivo namijenjenim za te poslove (opći naziv: brodovi za opskrbu platformi, eng. *supply vessels*). S obzirom da usluge u tom skupom i odgovornom poslu zahtijevaju provjerenu kvalitetu i opremljenost brodova koji se koriste, a također i kvalificirane, stručne i iskusne pomorce, važnu ulogu u zaposlenju ima stečeni ugled pomorske tvrtke na tržištu. Tržište tih usluga relativno je malo, zatvoreno i vrlo osjetljivo. Broderska tvrtka Brodospas d. d. Split jedina je hrvatska tvrtka koja se bavi pomorsko-tehničkim uslugama na poslovima istraživanja i iskorištavanja nalazišta nafte i plina iz podmorja. Svojim dugogodišnjim radom na hrvatskom Jadranu, ali i na najzahtjevnijim tržištima svijeta, stekla je visoki ugled, tako da je prefiks Brodospas uz imena brodova znak visokog standarda i kakvoće usluga. Tvrtka usluge pruža brojnim korisnicima iz naftne industrije na moru, pa tako i talijanskoj nacionalnoj tvrtki AGIP, članici velike grupacije ENI S.p.A. Milano. U sklopu višegodišnjeg broderskog ugovora na vrijeme s tom tvrtkom, krajem 1999., usluge je trebala, sa šireg dijela Mediterana, nastaviti obavljati u talijanskim vodama. Korisnik usluga, slijedom ugovora ("Flag Dispensation" klauzula), postavio je Brodospasu - kao uvjet za nastavak ugovorenog posla - da brodovi za opskrbu platformi trebaju vijati talijansku zastavu ili zastavu neke druge zemlje članice EU.

Dobiti državnu pripadnost zemlje članice EU nije lako, ali nije i nemoguće. Potrebno je udovoljiti formalnim, a naročito visoko zahtjevnim materijalnim uvjetima za upis broda u nacionalni upisnik neke europske države. To bi, u pravilu, značilo upisati brod uz prijenos vlasništva, dakle, iznijeti svoj kapital u tvrtku inozemnog vlasnika. To bi, također, značilo gospodarske interese iz posla podvrgnuti poreznom i socijalnom sustavu te države, nadalje uzeti obvezu zapošljavanja pomoraca državljana države zastave, itd.

Brodospas, premda vitalno zainteresiran da sačuva svoj dobar posao (AGIP, Italija), želio je to ostvariti uz uvjete koji će najbolje štiti njegove složene gospodarske interese, što znači brod, u (krajnjem) vlasništvu te hrvatske gospodarske tvrtke, zaposliti u kabotaži zemlje članice EU, a da pritom osigura sljedeće:

- da se kapital (brod) ne iznese iz Hrvatske, tj. da se ne unese u kapital (sustav) inozemne tvrtke koja bi bila knjižni vlasnik broda ili zakupoprmatelj broda,
- da se poslovima broda upravlja iz hrvatske tvrtke kako bi se nad imovinom, poslovanjem i profitom zadržala kontrola i utjecaj,
- da se osigura zaposlenost hrvatskih pomoraca na brodu.

4. Analiza mogućih rješenja

U suvremenoj brodarskoj praksi jedno od ključnih pitanja s brojnih, u pravilu, gospodarskih stajališta za vlasnike brodova jest pitanje zastave broda. Pred vlasnicima brodova nalazi se, u tom smislu, više mogućnosti:

- odlučiti se za upis u tradicionalni, nacionalni upisnik brodova svoje ili druge države, sa sadržajnom vezom države i broda kroz jurisdikciju države, te upravnu, tehničku i socijalnu kontrolu (*genuine link - prava, stvarna veza*), uz sve prednosti, ali i brojne obveze koje ozbiljni pomorski sustav nameće u pitanjima vlasništva broda, državljanstva vlasnika, zapovjednika i posade, tehničke opremljenosti, pitanjima poreza, socijalnih doprinosa i drugih davanja vezanih na poslovanje s brodom.
- odlučiti se za tzv. otvoreni upisnik (*open registry*, zastava pogodnosti) u nekoj od brojnih država koje omogućavaju upis broda uz slabu ili nikakvu stvarnu vezu (*genuine link*) s tom državom upisa, a time i nižu ili nikakvu razinu kontrole države zastave nad brodom, međutim, s osjetnim fiskalnim i drugim olakšicama i slobodama,
- ili provesti upis u rastućem broju tzv. međunarodnih upisnika (*offshore, international, parallel, secondary*) koji su, kao odgovor na zastave pogodnosti, uvele neke tradicionalno pomorske zemlje, kao – Norveška, Danska, Njemačka, Italija, Luksemburg, Belgija, Portugal (Madeira). U tim upisnicima spomenute države, osim duge pomorske tradicije, nude mogućnost brojnih olakšica u poreznim i drugim obvezama, a neke i u obvezama iz područja socijalnog osiguranja zaposlenih pomoraca, ali u drugim elementima predviđaju značajni stupanj stvarne veze broda s državom zastave.

5. Razvoj alternativa

Tvrtka BRODOSPAS ima neke brodove upisane u St. Vincent and Grenadines upisniku. To je upisnik zastave pogodnosti.¹ Taj upisnik zastave pogodnosti, u novije vrijeme, u želji da sačuva ugled svoje zastave, naročito u odnosu na izbjegavanje pranja novca, izmijenio je svoje propise, tako da stvarni vlasnik (*beneficial owner*), premda ima dionice na donosioca, mora biti jasno deklariran, a s eventualnom promjenom stvarnog vlasnika St. Vincent mora biti upoznat. Tako se isključuje anonimnost stvarnog vlasnika broda koja je do tada bila moguća i vrlo česta. Dapače, i stvarni vlasnik i direktori moraju biti imenovani, pod prijetnjom brisanja iz upisnika. St. Vincent je započeo i s kontrolnim pregledima u odnosu na primjenu međunarodne sigurnosne regulative, kako prema brodovima, tako i prema dobrobiti posade.

¹ Prema podacima London Lloyds Register 2001., ovaj upisnik po upisanoj tonaži svrstan je na 19 mjesto.

S aspekta interesa koje štiti zasigurno najopćenitiju definiciju zastava pogodnosti dao je Međunarodni sindikat transportnih radnika (*ITF – International Transport Workers Federation*) tvrdnjom da kvalifikaciju zastave pogodnosti ima svaka država koja dozvoljava upis brodova u svoj upisnik brodu čiji je stvarni vlasnik ili kojeg kontrolira tvrtka registrirana izvan te zemlje.² Slijedom tako široke definicije, u stanovitim slučajevima, takvim bi se smatrali i takozvani međunarodni/paralelni (*international, secondary*) upisnici Norveške, Danske, Isle of Man, Madeira (Portugal) i Kerguelen (Francuska) ako su vlasnici upisanih brodova druge državne pripadnosti, odnosno ako plaće posada nisu prihvatljive nacionalnim sindikatima tih država upisa.³

Prema dostupnim podacima Loyd's Registra, London, broj brodova u otvorenim upisnicima trajno raste. Premda je pojam otvorene zastave uzet široko, s obzirom na broj brodova, jasno je zašto je u pomorskoj teoriji i praksi to pitanje toliko značajno.

U ocjeni zastava pogodnosti treba imati u vidu da su tamo upisani plovni objekti brojnih tvrtaka iz naftne industrije (naftne platforme i slično), za koje se zna da vrlo dobro vode računa o sigurnosti i kvaliteti poslova koje obavljaju usluge, posebice u odnosu na tehničku sigurnost, zdravlje posade i zaštitu okoliša.

Bilo je mnogo pokušaja suprotstavljanja zastavama pogodnosti iz različitih, bilo ekonomskih, bilo sigurnosnih razloga, i to kako na razini pojedinih država (posebice kroz subvencije u brodarstvu i sl.), tako i na međunarodnoj razini kroz međunarodno pravne instrumente. Međutim, iskustvo je pokazalo da nisu bili dovoljno uspješni, posebice kad se uzme u obzir činjenica da se poslovanje s brodovima podvrgava tržišnim zakonima, a uvjeti poslovanja pod zastavama pogodnosti troškove poslovanja čini nižima, dakle, i uslugu s takvim brodovima konkurentnijom u usporedbi s brodovima upisanim u nacionalne upisnike.

Države s velikom pomorskom tradicijom odgovor na zastave pogodnosti našle su u sustavu "*offshore*" upisnika izvan zemlje ili "međunarodnih" upisnika u svojoj zemlji (*international* ili *secondary*) jer postoje pored nacionalnih upisnika. Kroz *offshore* i međunarodne upisnike uključile su mnoge prednosti koje, inače, daju zastave pogodnosti, posebice povoljniji sustav oporezivanja kroz tzv. *tonnage tax* vezano na tonažu broda, ali su zadržali postojanje stvarne veze – *genuine link* između svoje države i stvarnog vlasnika (*beneficial owner*) broda, odnosno kroz upravljanje, kontrolu putem menadžera, operatora broda.⁴

Brodospas ima sedam brodova pod St. Vincent zastavom za opskrbu platformi, među kojima su i "Brodospas Rainbow" i "Brodospas Storm" za koje je bio sklopljen spomenuti dugoročni brodarski ugovor na vrijeme, na poslu za AGIP-a.

Različiti su razlozi koji su općenito motivirali brodare širom svijeta da upisuju svoje brodove pod zastave pogodnosti. Uglavnom su razlozi bili: fiskalne pogodno-

² Coles-Ready, op. cit. str. 17

³ Ibid, str. 17.

⁴ Tomljenović, Vesna: Zastave pogodnosti i njihov utjecaj u modernom pomorstvu, Zbornik radova "Paneuropski pomorski simpozij", Split, 2000., str. 211.

si; niski tehničko-sigurnosni zahtjevi za brodove; sloboda ukrcaja posade u odnosu na nacionalnost; udovoljenje zahtjevima banaka kod kreditiranja brodogradnje. U Hrvatskoj, početkom '90-tih, brodovlasnici su napuštali hrvatski upisnik, prema diskretnom, ali obvezujućem napatku Ministarstva pomorstva da se brodovi iznesu iz Hrvatske kako bi pod formalnopravnim, knjižnim vlasništvom neke ino-tvrtke ostali nedostupni onima, koji bi se eventualno pokušali naplaćivati iz imovine članica bivše državne zajednice.

Brodospas se odlučio na zastavu St. Vincent i Grenadina zbog liberalnih propisa za upis broda, premda vrlo ozbiljnih u odnosu na zaštitu vlasništva i drugih stvarnih prava na brodu. Brodospasu je odgovarala i okolnost da St. Vincent priznaje Hrvatski registar brodova kao ovlašteno klasifikacijsko društvo. Brodospas ima u St. Vincentu upisano sedam od ukupno osam svojih brodova za opskrbu platformi, a neki od brodova upisanih u St. Vincentu, kao glavnom upisniku (*Underlying register*), 1999. god., (a i kasnije), upisani su, osnovom zakupa, u drugi upisnik (*bareboat registration, dual registration*) da bi se osiguralo zastavu zemlje članice EU, kao uvjet ekonomskog korištenja broda u kabotaži zemlje članice EU, s obzirom da je utvrđeno postojanje kompatibilnosti propisa St. Vincenta s propisima odabrane zemlje članice EU da se dvojni upis može provesti.

6. Zaključak

U konkurentskim nastojanjima da privuku što veću tonažu u svoje upisnike, posebice da spriječe nastali egzodus iz nacionalnih, tradicionalnih upisnika, u upisnike zastava pogodnosti, mnoge zemlje uvele su novi pojam vezan za upisnike, tzv. "*tonnage tax*"⁵ olakšice, dakle, oporezivanje se ne vezuje na prihode i profit, nego na tonažu broda. Tako se brodovlasniku ostavlja mogućnost izbora između nacionalnog upisnika (uz plaćanje poreza na ostvareni profit i druga ograničenja, ali i eventualne privilegije iz takvog upisa) i upisa u paralelni upisnik, u pravilu za brodove u međunarodnoj plovidbi, koji osigurava nisku razinu poreza prema tonaži broda i broju brodova u floti.

Novija pomorska praksa, u istom cilju privlačenja brodske tonaže i ostvarenja prihoda koji iz upisa slijede, ustanovila je mogućnost upisa broda osnovom zakupa u zakupovni upisnik druge države (*bareboat charter registration, dual registration*). To je najčešće u kombinaciji s *tonnage tax* olakšicama, a kod nekih upisnika bez ikakvih fiskalnih i socijalnih obveza prema državi zastave.

U ovom radu, temeljem sustavnog pristupa, iznijeti su određeni poslovni razlozi koji su motivirali Brodospas na odluku o izboru zastave 1991./1992., odnosno odbir zastave EU 1999. i kasnije. Analitičkom metodom Brodospas je utvrdio da upis brodova u glavnini zemalja EU ne bi zadovoljio njegove postavljene ciljeve, primje-

⁵ u novom prijedlogu izmjena Pomorskog zakonika RH predviđa se uvođenje mogućnosti "*tonnage tax*" oporezivanja brodova u međunarodnoj plovidbi

rice: talijanski upisnik, pored ostalog, zahtijeva da zapovjednik i posada broda budu državljani Italije ili druge zemlje članice EU; austrijski upisnik zahtijeva da vlasnici austrijskog društva pod kojim bi se brod upisao moraju biti državljani Austrije ili druge zemlje članice EU, a također da se management mora voditi iz Austrije, što znači odreći se vlasništva i upravljanja brodom; britanski propisi dozvoljavaju upis broda kao vlasništva (ili osnovom zakupa), ali natpolovična većina vlasništva mora pripadati britanskom subjektu ili subjektu EU; offshore upisnik Madeire postavlja zahtjeve za EU državljanstvo zapovjednika i 50% članova posade itd. Ispitujući uvjete brojnih drugih upisnika, Brodospas je, analitičkom i komparativnom metodom, utvrdio da mu u vrijeme rješavanja problema (1999. god.) najviše odgovara upisnik Luksemburga.

Brodospas je pritom postavio i postigao zacrtane gospodarske ciljeve koji su u bitnoj mjeri zadovoljili njegove važne poslovne interese:

- Brodospas je već kod upisa brodova pod zastavu St. Vincenta 1991./1992. osigurao da se njegov kapital, koji je kao izvorni vlasnik unio u brodove, ne unese u kapital tvrtke Croatia Shipping Ltd. kroz sustav države St. Vincenta, premda je tvrtka Croatia Shipping postala formalno-pravno knjižni vlasnik brodova. S obzirom da je zastava St. Vincenta prava zastava pogodnosti, upis vlasništva broda u upisnik nije bio problematičan, budući da je vlasnik tvrtke koja je postala vlasnik broda, prema propisima mogao biti stranac, tj. Brodospas, i to 100%. Za obje tvrtke, u odnosu na imovinu (kroz odnos dugoročnog ulaganja/dugoročne obveze), provode se svi postupci obvezni prema važećim financijsko-računovodstvenim propisima Hrvatske. Rezultat poslovanja tvrtke prikazuje se kroz konsolidiranu bilancu Brodospasa kao matice, sukladno hrvatskim propisima.
- Kod izbora EU zastave Brodospas je ponajprije želio sačuvati prethodno osigurani status svoje imovine uložene u brodove. Analizirajući uvjete pojedinih zastava država EU, utvrdio je da propisi zastave Luksemburga omogućavaju upis brodova osnovom zakupa, dakle, bez obveze prijenosa imovine, tj. vlasništva brodova u nacionalni sustav Luksemburga. Osnovom uplaćenih udjela u temeljni kapital, vlasnik tvrtke Crolux Shipping Co. SA osnovane u Luksemburgu jest Brodospas (80%), kao krajnji vlasnik imovine, i Croatia Shipping Ltd. St. Vincent (20%) kao knjižni vlasnik brodova. Jednako tako je postupio i kasnije osnivanjem tvrtke u Belgiji, u istom omjeru vlasništva i upisom broda u belgijski međunarodni upisnik, kad je Belgija takav upisnik uspostavila, i to osnovom zakupa broda, a također i kod osnivanja tvrtke u Malti, 100% u vlasništvu Brodospasa, kad je Malta postala članicom EU. Poslovanje tvrtki u Belgiji i Malti također se vodi u Brodospasu, osnovom menadžmenta, a rezultati poslovanja iskazuju se u konsolidiranoj bilanci Brodospasa kao matice.
- Uposlenjem brodova upisanih pod zastavu država članica EU, osnovom menadžmenta, upravlja se iz Brodospasa u Hrvatskoj. Brodospas tako zadržava pravo na daljnje uposlenje brodova (konkretno za AGIP-a, kroz brodarski ugovor na vrijeme), vodi pretežiti i ključni dio menadžmenta za brodove, te tim putem kontrolira i upravlja svojom imovinom, poslovanjem brodova i profitom kojeg

- ostvari poslovanjem.
- Brodospas je osigurao uposlenje hrvatskih pomoraca na brodovima pod uvjetima zastava Europske unije, a time i njihovu zaštitu u svakom smislu.
 - Brodospas, osnovom menadžmenta za brodove (*kompanija*), obavlja poslove ISM-a u odnosu na upravljanje sigurnošću.

Već je dvanaesta godina otkako prva dva broda za opskrbu bušačih platformi “Brodospas Rainbow” i “Brodospas Storm” plove pod zastavom Luksemburga (i nešto kraće “Brodospas Star” pod zastavom Belgije, pa zatim Malte, a u novije vrijeme, također, i “Brodospas Moon” te snažna novogradnja “Brodospas Beta”) i legitimno, u skladu sa zahtjevnim propisima EU, obavljaju pomorsko-tehničke usluge u kabotaži u *offshore* poduzetništvu Italije, kao zemlje članice EU. Brodospas je pažljivim i opreznim izborom zastave osigurao da su ti brodovi, i po pravima i po obvezama, u ravnopravnom statusu s drugim brodovima zemalja članica EU i uživaju prava na slobodu plovidbe u sklopu kabotaže Italije, a time i svoj krajnji gospodarski cilj da zadrži kvalitetni dugoročni posao za svoje brodove za tvrtku AGIP.

Bez obzira na brojne inozemne elemente uključene u ukupnoj poslovnoj kombinaciji, koja je bila predmet razmatranja ovog rada, sve je, zapravo, ostalo pod kontrolom hrvatskog vlasnika, a to je Brodospas, i preko njega u mogućoj i potrebnoj mjeri pod utjecajem hrvatske države i njenih propisa. Naime, Brodospas je izvorni vlasnik sredstava kojima su brodovi kupljeni; Brodospas je 100% vlasnik tvrtke Croatia Shipping St. Vincent, koja je formalno pravno knjižni vlasnik brodova; Brodospas je direktni, odnosno krajnji vlasnik tvrtki koje je osnovao u zemljama članicama EU, u Luksemburgu, Belgiji i Malti, radi upisa brodova davanjem u zakup tim tvrtkama; Brodospas, putem svojih članova u upravama novoosnovanih tvrtki, odnosno kroz menadžment, zapravo, upravlja svim ili svim ključnim poslovima, i rezultatima poslovanja brodova; Brodospas je *kompanija* po ISM-u za pitanja sigurnog upravljanja brodovima i udovoljavanja međunarodnim konvencijama i standardima kvalitete i sigurnosti; Brodospas odabire pomorce, kvalitetne, školovane i obučene za specijalizirane i odgovorne *offshore* poslove na moru koji, u pogledu stručnosti, te uvjeta rada i života na brodu, udovoljavaju STCW konvenciji i svim drugim zahtjevima iz tog područja regulative.

Brodospas je, u tehničkom i klasifikacijskom smislu, zadovoljio sve zahtjeve sigurnosti i kvalitete i druge zahtjeve koje postavljaju propisi relevantnih zemalja članica EU, pod čiju je državnu pripadnost, zastavu, stavio svoje brodove. Tako je svoje brodove, kao dio imovine hrvatskog gospodarstvenika, s osobljem na njima i poslovanje s brodovima, doveo u zakonodavno i gospodarsko okruženje Europske unije znatno prije nego bi mu to omogućila službena hrvatska politika. Pritom, važno je napomenuti da su rezultati poslovanja Brodospasovih ino-tvrtki s brodovima, kroz konsolidiranu bilancu podvrgnuti hrvatskim računovodstvenim, poreznim i drugim propisima.

Očekivani prijem Hrvatske, kao države, u ravnopravno članstvo EU, kad se dogodi, izmijenit će status i prava hrvatskih brodara, i to izvan Hrvatske u sklopu Europe, a i u samoj Hrvatskoj, jer će se sloboda plovidbe, odnosno obavljanja brodarskih dje-

latnosti koju ravnopravno uživaju sve članice EU, proširiti i na područje našeg dijela Jadrana i gospodarske subjekte naše zemlje. Brodospas će moći svoje brodove dovesti pod nacionalnu zastavu, ravnopravnu drugim zastavama zemalja članica EU i pod hrvatskom zastavom koristiti prava i slobode rezervirane za članice EU.

Međutim, ni ubuduće pitanje državne pripadnosti, tj. pitanje zastave broda za vlasnike brodova neće izgubiti na značenju.

Literatura:

1. Batinica, Vicko: Državna pripadnost broda u funkciji ekonomskog korištenja, magistarski rad – Pomorski fakultet Split, 2006.
2. Coles, Richard – Ready, Nigel: Ship Registration, Law and Practice, London, 2002.
3. Grabovac, Ivo i Bolanča Dragan: Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari morem (Prijedlog unifikacijskog usklađenja), Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb, broj 155, 2001.
4. Tomljenović, Vesna: Zastave pogodnosti i njihov utjecaj u modernom pomorstvu, Zbornik radova "Paneuropski pomorski simpozij", Split, 2000.
5. UN Convention on conditions for registration of ships, 1986.

Publikacije

1. The Application of the Luxembourg Financial Environment to the Maritime Industry,
2. Commissariat aux Affaires Maritimes, Luxembourg, 1998.
3. Continental Marine Services BVBA: Flagging in Belgium update
4. Marine Safety Agency: Registering British Ships in the United Kingdom, Department of Transport of UK

Vicko Batinica

Implementation of systematic approach to flag state selection

Summary

On the basis of the systematic approach, this paper deals with the issue of the nationality of ship (flag) under EU conditions of employment. Looking from numerous, particularly commercial, aspects, in the actual shipping practice, the choice of the flag is one of the key questions for the shipowners. There are very different reasons motivating the shipowners to decide under which flag the vessel should be registered. Most of the motives are connected with the respective benefits secured by a flag for both the shipowners/operators and the vessels hoisting the flag, having the direct effects on reduction of fiscal and / or social costs. In solving such vital issue for Brodospas, the scientific methods have been applied as to achieve their business goals by securing the respective EU state flag for their ship(s) and at the same time to protect their other complex commercial interests.

Key words: systematic approach, flag of convenience, flag state, vessel's flag, EU Member State