

SPLIĆANIN DR. VJEKOSLAV ŠKARICA: AUTOR OSEBUJNOG POJMA POMORSKOG PRAVA „BRODAR“

UDK: 347.79-052 Škarica,V.(497.583Split)“1919“

Primljeno: 26. travnja 2019.

Izvorni znanstveni rad

dr. sc. ANTE VUKOVIĆ

Franje Račkoga 7

21000 Split, HR

antevukovic17@net.hr

Neposredni povod za pisanje ovog rada jest stogodišnjica izdanja knjige „Osnova trgovačkog pomorskog zakona za jugoslavensku državu: sa popratnim tumačem“ dr. Vjekoslava Škarice iz Splita. Tiskana je u vlastitoj nakladi 1919. u splitskom poduzeću „Hrvatska štamparija“. Vrijeme i mjesto publiciranja nameću dva zaključka. Prvi je zaključak isticanje izuzetne važnosti pomorstva za bivšu državu. Drugi zaključak tiče se osobe autora koji se znanstvenoj i stručnoj zajednici predstavio kao vrstan pravnik iz područja pomorskog prava iz Splita. Istraživanje potvrđuje da je dr. Škarica zaista autor osobujnog pravnog pojma „brodar“ koji i danas postoji u važećem hrvatskom Pomorskom zakonu.

Ključne riječi: pomorstvo, pomorsko pravo, Split, Hrvatska, Pomorski zakonik

UVOD

Dr. Vjekoslav Škarica (Kaštel Stari, 24. XII. 1863. – Split, 13. I. 1945.) bio je vrstan pravni pisac na prostorima bivših država Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca te Kraljevine Jugoslavije. U teoriji i u odvjetničkoj praksi bavio se pitanjima poglavito pomorskoga prava. Na vlastitu inicijativu izradio je 1919. prijedlog pomorskog zakona pod naslovom: „Osnova trgovačkog pomorskog zakona za jugoslavensku državu: sa popratnim tumačem“ (u nastavku: „Osno-

va“). U njoj brodar određuje kao „osobu, koja vodi plovidbenu trgovinu za svoj račun svojim ili tuđim brodom“. Iz gradiva¹ proizlazi da je dr. Škarica, upravo temeljem „Osnove“ bio član stručnog povjerenstva za izradu „Trgovačkog – pomorskog zakona“ imenovanog od Ministra pravde Kraljevine Jugoslavije rješenjem br. X-1930 br. 89751. Zajedno s njim u povjerenstvu su još bili: dr. Josip Šilović, dr. Julije Mogan, dr. Stjepo Knežević, dr. Mišo Kolin i dr. Uliks Stanger. Pojedine dijelove nacrtu pomorskog zakonika i njihovo obrazloženje izrađivali su pojedini članovi povjerenstva, a vrlo utjecajni kritičar bio je uvijek dr. Uliks Stanger.² Očekivalo se da će Kraljevina Jugoslavija dobiti suvremeni propis za pomorsku plovidbu i na taj način biti čak ispred Francuske i Italije koje su materiju pomorskog prava uređivale unutar svojih trgovačkih zakona. U konačnici, Trgovačko-pomorski zakon, kao poseban zakon (*lex specialis*) nije donesen jer je uskoro došlo do Drugog svjetskog rata i pada Kraljevine Jugoslavije.

Ipak, dojam je da se o doprinosu dr. Škarice u razvoju pomorstva, odnosno pomorsko-imovinskog prava u Splitu i u Hrvatskoj nezasluženo malo zna. Na dojam ne utječe niti činjenica da se na katedri „Pomorsko i općeprometno pravo“ pravnih fakulteta u Zagrebu, Splitu i Rijeci redovito predaje i izlaže vrlo složena materija Pomorskog zakonika i drugih propisa iz domaćeg i međunarodnog pomorskog prava. U literaturi iz koje studenti uče o povijesti hrvatskog pomorskog prava ime dr. Škarice uistinu se rijetko spominje. Upravo je zbog toga stogodišnjica tiskanja „Osnova“ prilika za ponovno vrednovanje Škaričina autorstva nad pojmom „brodar“ koji se, u našem pomorstvu, ali i šire, održao do danas i trajat će još dugo vremena. Ili, kako je prije 70 godina vrlo slikovito zapisao akademik Brajković: „Svaki brod ima svoga brodar“.

Za izradu rada kao prikladne metode odabrane su povijesna metoda te metoda sinteze. Povijesna metoda uključuje prikupljanje raznih dokumenata i dokaznog materijala o djelatnostima dr. Škarice. Primjena metode sinteze odnosi se na spajanje prikupljenih pojedinačnih materijala u jednu cjelinu i na temelju svih dostupnih dokaza izvedeni su zaključci o njegovu djelovanju kao istaknutog pravnog stručnjaka iz Splita. Cilj ovog rada jest razrada pojedinih pojmova iz Škaričinih „Osnova“ koje „vrijeme nije pregazilo“, s posebnim

1 Stenografske beleške Senata Kraljevine Jugoslavije, godina 6, Beograd 1937., Knjiga 1.

2 Emilio Paulla: *Uvodno izlaganje o radu i znanstvenim rezultatima Zavoda*. UPP, Zagreb 1989., 31/1, 19-25.

osvrtnom na pojam „brodar“. U tom smislu najprije se, nakon uvodnih napomena, uz kritički osvrt na stavove pojedinih autora daje kronološki pregled odgovarajuće naše literature iz koje je vidljivo koji su naši autoriteti i kada pisali o dr. Škarici i o pojmu „brodar“. Slijedi opširniji osvrt na povijesno okruženje za pisanje „Osnova“, te u vrlo kratkim crtama analiza „Osnova“ i pojedinih pojmova iz nje, uvažavajući okolnost da je časopis „Kulturna baština“ prvenstveno namijenjen za teme iz kulturne baštine Splita i okolice. Potom slijedi kratki pregled hrvatskog Pomorskog zakonika. U zaključku se daju rezultati istraživanja.

PRETHODNA LITERATURA O DR. ŠKARICI I O „BRODARU“

Dr. Milan Špehar, odvjetnik u Sušaku, objavio je u Zagrebu 1939. godine knjigu o odgovornosti brodarar.³ U popisu autora čije je radove koristio prilikom pisanja na izravan način ne navodi dr. Škaricu. S druge strane, u cijeloj knjizi, što je vidljivo i iz njezina naslova, brodar je ključna osoba u pomorskom prometu. Dr. Špehar brodarar u osnovi određuje jednako kao i dr. Škarica. Dakle, brodar je: a) nositelj plovidbenog pothvata, bez obzira na to ima li taj pothvat gospodarsku ili negospodarsku svrhu; b) stranka u pravnim odnosima koji su tipični za ugovore o čarteru. Brodar je, nadalje, i a) pomorski prijevoznik te b) stranka u pravnim odnosima koji su tipični za prijevoz robe morem u užem smislu, bilo da se prijevoz obavlja na osnovi čartera ili prijevoznog ugovora. Nakon dr. Špehara, dr. Škaricu kao pravnog stručnjaka i kao autora osebujnog pojma brodar afirmirao je hrvatski akademik iz Perasta (Boka kotorska) Vladislav Brajković (Knin, 24. I. 1905. – Zagreb, 9. IX. 1989.).⁴ Godine 1950. je napisao: „*Današnje značenje riječi ‘brodar’ uzeto je, koliko je nama poznato, iz Osnova trgovačkog pomorskog zakona dr. Škarice (Split 1919), koji je (na str. 19, ad notam 10) kazao: „U našem jeziku nijesmo našli poznatog naziva za voditelja pomorske trgovine (Ausrüster, armateur, freighter, shipper, armature). U primorju ga nazivaju sasma neispravno brodovlasnikom. Mi smo poprimili riječ ‘brodar’, koja po duhu jezika naznačuje onoga, koji raspolaže brodom, a mogao bi se nazvati i ‘vozar’, kao onaj, koji prima na sebe obavezu prijenos robe ili putnika po moru. Ali kako se riječ vozar u osnovi upotrebljava za brodarske ugovore,*

3 Milan Špehar: *Odgovornost brodarar osvrtnom i na Haška pravila*. Zagreb 1939., 32.

4 Jedan od osnivača Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva u Splitu (1962.) te njegov počasni predsjednik (od 1965.).

*a da bude ipak razlike u pomorskoj terminologiji, volimo ga nazivati 'brodarom', tim više, što taj naziv odgovara engleskoj riječi 'shipper' i pojmu rimskog prava 'exercitor navis'. Mogan naziva brodara 'opremateljem i zakupnikom', no ni ovi izrazi ne odgovaraju pojmu 'brodara'.*⁵

Samo nekoliko godina nakon Brajkovića, o dr. Škarici i pojmu brodar pisao je i drugi hrvatski akademik Natko Katičić (Bihać, 12. I. 1901. – Zagreb, 10. VII. 1983.). I prema njemu, brodar je nositelj plovidbenog pothvata te je „[...] osnovni faktor u djelatnosti iskorišćivanja brodova; prema tome mora i njegov položaj biti jasno određen.“⁶

Kao profesori na Pravnom fakultetu u Zagrebu, Brajković i Katičić predavali su dvojici vrsnih splitskih pravnika i profesora iz pomorskog i općeprometnog prava: prof. dr. Branku Jakaši (Split, 20. I. 1919. – Zagreb, 15. V. 1997.) i *professoru emeritusu* Ivi Grabovcu (Split, 28. VIII. 1934.). Prof. Jakaša je svojim znanstvenim opusom stekao ugled najplodnijeg hrvatskog pisca iz područja domaćeg i međunarodnog pomorskog prava.⁷ Za njega je brodar „osoba koja obavlja plovidbenu poduzetničku djelatnost“.⁸ Prof. Grabovac je, između ostalog, objavio više od 1000 radova, od toga oko 300 izvornih znanstvenih radova, druge publikacije, skripta itd., te 33 knjige (monografije, komentari, udžbenici, enciklopedija pojmova) iz područja pomorskog i prometnog prava.⁹ Smatra da pojam brodara, kao središnje osobe našeg pomorsko-pravnog sustava, treba zadržati u hrvatskom zakonodavstvu, osim što bi umjesto brodara trebalo kod ugovora o prijevozu stvari i putnika uvesti pojam prijevoznika.¹⁰

Prof. Grabovcu se oštro suprotstavio njegov kolega prof. Velimir Filipović s Pravnog fakulteta u Zagrebu. Dr. Škarici prigovara prijevod engleskog pojama „shipper“ na hrvatski pojam „brodar“ umjesto na pojam „krcatelj“. S

5 Vladislav Brajković: *Brodar*. Pomorstvo, Ministarstvo pomorstva FNRJ, 1950., br. 1, 413-416.

6 Natko Katičić: *Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, pravni značaj i podjela, zbornik rasprava*. Jadranski institut Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb 1951., 38.

7 *Pravni leksikon*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb 2007., 514.

8 Branko Jakaša: *Udžbenik plovidbenog prava*. Zagreb 1979., 119.

9 Internetske stranice Pravnog fakulteta u Splitu.

10 Ivo Grabovac: *Treba li pojam „brodar“ u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?* Naše more, Dubrovnik 1997., br. 1-2, 63-68.

tim prigovorom se slažemo, ali se nikako ne možemo složiti s njegovom tvrdnjom da je „[...] brodar nepotreban izum našeg samoupravljačkog društva“. ¹¹ Naime, pojam brodar bio je poznat već u rimskom pravu (*exercitor navis*), ali je bio potisnut oblicima asocijacije rada i kapitala u srednjem vijeku. Razvitkom kapitalističkog gospodarstva, a posebice nakon industrijske revolucije, došao je pojam brodar ponovno do izražaja (*armateur, Ausrüster, operator*), iako nije svugdje jasno, a niti jednako definiran, jer u međunarodnom pomorskom poduzetništvu nema još zajedničkih kriterija za razvrstavanje ugovora o iskorištavanju brodova. ¹² Prema tome, već je rimsko pravo osim vlasnika broda poznavalo i *exercitora navis* kao osobu koja za svoj račun profesionalno obavlja pomorsko poduzetništvo i odgovara trećim osobama za obveze iz brodarskog poslovanja. ¹³ U zaključku svoga rada prof. Filipović naglašava: „Čekamo skromno i poslušno u predvorju za primanje u Europsku uniju i dužni smo sve svoje interne propise uskladiti s europskim pravom. Krajnji je čas da bez obzira na navike i sentimente konačno riješimo i pitanje „brodara“ u našem Pomorskom zakoniku. Možda bismo ga mogli kao uspomenu spomenuti u ugovoru o zakupu broda, pa tako uz pojam „zakupoprimac“ u zagradi staviti i „brodar“. Da ostane nešto i za naše brodonostalgicare“. ¹⁴

Istražujući pojam „brodar“ u hrvatskom pomorskom pravu, te u pomorskim pravima Italije i Slovenije, dr. sc. Vuković je došao do zanimljivih spoznaja. Uz pomoć povijesne metode utvrdio je bogat povijesni razvoj pojma brodara u nas, dok je uz pomoć komparativne metode utvrdio da pojam brodar još uvijek postoji u talijanskom Plovidbenom zakoniku (*Codice della Na-*

11 Začudo, i dr. sc. Ljerka Mintas-Hodak smatra da „[...] teoretskopravno osmišljavanje tog pojma datira iz ranijeg režima društvenog vlasništva u kojem je predstavljao zajednički nazivnik – kako za vlasnika koji je istodobno plovidbeni poduzetnik tako i za bivšeg nositelja prava raspolaganja brodom kao je istodobno bio plovidbeni poduzetnik.“ Važno je da se Mintas-Hodak ipak ne protivi što je brodar središnji pravni pojam u prvom hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 1994. godine. V. Novi Pomorski zakonik, Pomorski zbornik 31 (1993.) 1,5-43.

12 *Pravni leksikon*. II. izd., Savremena administracija, Beograd 1970., 106. Među suradnicima ovog Leksikona nalaze se trojica najistaknutijih hrvatskih pravnikâ za pomorsko pravo: Vladislav Brajković, Branko Jakaša i Emilio Pallua. Za pretpostaviti je da su upravo oni pisali pravne pojmove, poglavito iz pomorskog prava.

13 Vesna Skorupan Wolff: *Bogovi i batine*. Magazin More, Zagreb ožujak 2009., 93.

14 Velimir Filipović: *Zašto nam više ne treba „brodar“ u Pomorskom zakoniku*. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Zagreb 56/2006, Posebni broj, 555-565.

vigazione) pod imenom *armatore* i u slovenskom Pomorskom zakoniku pod imenom *ladjar*. Nadalje, naglašava da u slučaju kada brodovlasnik zauzima mjesto brodar za obveze nastale u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda, institut brodar neće se ugasiti jer će on i nadalje, *inter alia* ostati posjednik broda i nositelj plovidbenog pothvata u hrvatskom pomorskom pravu. Zaključno, dr. sc. Vuković smatra da pojam brodar predstavlja našu pomorsku tradiciju i osmislili su ga, a zatim i afirmirali ugledni hrvatski pravници na čelu s akademikom Brajkovićem i nikako se ne smije proglašiti reliktom prošlosti.¹⁵

O cjelokupnom životu i radu dr. Škarice vrlo zapažen znanstveni rad napisala je Marica Rismondo-Berket. Članak pod naslovom „Doprinos dr. Vjekoslava Škarice našoj pomorskopravnoj znanosti“ objavljen je u „ADRIASU“.¹⁶ Prema autorici, za dr. Škaricu vrijede tri atribucije: a) vrstan je pravni stručnjak za pomorsko pravo, b) posvećen je kodifikaciji našeg privatnog pomorskog prava, te c) značajna je ličnost za kulturnu povijest Splita. Vrsnoća njegova rada proizlazi iz zaključka Rismondo-Berket: „U kontinuitetu pomorskopravne misli u nas tako bismo morali prepoznati i promišljanja Vjekoslava Škarice, koji je svojim djelovanjem postao dio hrvatske pomorske baštine te je obogatio“. Što se tiče njegove posvećenosti kodifikaciji našeg privatnog prava, bitno je naglastiti da u to vrijeme pomorsko pravo, odnosno pomorsko-imovinsko pravo nije bilo regulirano posebnim zakonom. U praksi su se primjenjivali zastarjeli francuski propisi, statutarna prava primorskih gradova te drugi pravni izvori za plovidbu jedrenjaka. Kodifikacijom ili uzakonjenjem između dva svjetska rata dr. Škarica pokušao je stvoriti novo pravo putem cjelovitog zakona kojim bi zamijenio do tada važeće pomorske običaje, poslovnu praksu i francuski Trgovački zakon. Doprinos dr. Škarice kulturnoj povijesti Splita i puno šire zajednice, temelji se na knjigama i pojmovima čiji je on autor, a koje su poslije u potpunosti ili samo dijelom usvojili vrsni splitski i hrvatski, pa i svjetski priznati pravници iz pomorskog i općeprometnog prava Vladislav Brajković i Natko Katičić.

15 Ante Vuković: *Institut brodar: hrvatski pomorski brend ili reliktna prošlost*. Naše more, Dubrovnik 2013., br. 5-6, 125-130.

16 Marica Rismondo-Berket: *Doprinos dr. Vjekoslava Škarice našoj pomorskopravnoj znanosti*. Zbornik Zavoda za znanstveni i umjetnički rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Splitu, Split 1993.-1994., br. 4-5, 215-220.

POVIJESNO OKRUŽENJE ZA PISANJE „OSNOVA“

Vrlo je važno povijesno okruženje u svijetu i u nas u trenutku kada je „Osnova“ objavljena. U ekonomskom pogledu, tijekom 18. stoljeća u pomorskoj, pa i u unutarnjoj plovidbi (plovidba rijekama, jezerima i kanalima) u svijetu, parobrodi sve više zamjenjuju jedrenjake te postaju osnovni plovni objekti za komercijalni prijevoz tereta i putnika. Utjecaj industrijske revolucije na pomorstvo bio je golem. Tako intenzivan razvoj međunarodne trgovine zahtijevao je i odgovarajuću pravnu nadogradnju.

Krajem 19. stoljeća i početkom 20. stoljeća javila se, radi stvaranja pravne sigurnosti, i dodatna potreba za unifikacijom (ujednačavanjem) pomorskog prava na globalnoj razini. Prve međunarodne konvencije (ugovori) donosile su se na francuskom jeziku i na diplomatskim konferencijama u Bruxellesu, koje je sazivala belgijska vlada. U pripremnim radovima sudjelovao je Međunarodni pomorski odbor (*Comité Maritime International*, CMI): „*It is a not-for-profit international organization established in Antwerp in 1897, the object of which is to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime law in all its aspects. To this end it shall promote the establishment of national associations of maritime law and shall cooperate with other international organizations.*“¹⁷ [„Neprofitna je međunarodna organizacija osnovana u Antwerpenu 1897. godine, čiji je cilj svim odgovarajućim sredstvima i djelatnostima doprinijeti ujednačavanju pomorskog prava u svim njegovim pogledima. U tu svrhu promiče osnivanje nacionalnih udruženja pomorskog prava i surađuje s drugim međunarodnim organizacijama“]. Tako je, pod okriljem CMI-ja dana 23. rujna 1910. donesena Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o sudaru brodova i Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru (obje su stupile na snagu 1. ožujka 1993.). Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici i Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova donesene su 25. kolovoza 1924. (stupile na snagu 2. lipnja 1931.). Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama donesena je 10. travnja 1926. (stupila na snagu 2. lipnja 1931.), a Međunarodna

17 Nigel H. Frawley: *The CMI and its Relationship with IMO, the IOPC Funds and other UN Organizations*. Dostupno na: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/A-brief-History-Frawley.pdf>.

konvencija za izjednačavanje nekih pravila o imunitetu državnih brodova donesena je 10. travnja 1926. (stupila na snagu 8. siječnja 1937.) i druge.

Znači, u vrijeme tiskanja „Osnova“ (1919.) bile su donesene jedino Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o sudaru brodova i Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru.

S druge strane, početkom 19. stoljeća, u području Ilirskih provincija Francuzi uvode svoj *Code de commerce* (Trgovački zakon) iz 1807. Nakon prestanka francuske vlasti, u nas je ostala na snazi druga knjiga toga Zakona, koja uređuje pomorsko-imovinsko pravo,¹⁸ jer Austrija nije ozakonila pomorsko-imovinsko pravo. Međutim, u odnosu na pomorsko-upravno pravo, Austrija je na našu obalu protegnula nadležnost Državnog oglasa o plovidbi od 25. travnja 1774. Situacija u pomorskom pravu nije se bitno izmijenila ni u vrijeme Kraljevine Jugoslavije. Kodifikacija našeg pomorsko-imovinskog prava regulirana je tek 1959. putem Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (Službeni list FNRJ, br. 25. od 24. VI. 1959.) (u nastavku: ZOUOIPB).

Prilikom pisanja „Osnova“ dr. Škarica je trebao, a i morao imati doticaj s usporednim (komparativnim) pravima koja mu objektivno nisu bili lako dostupna. U to vrijeme Francuska i Italija bile su najjače pomorske sile na svijetu, a također su imale i modernije uređenu legislativu od legislative Kraljevine Jugoslavije. S obzirom na teritorijalnu i kulturnu povezanost naše obale, poglavito Dalmacije s Italijom, bilo je vrlo korisno znati talijansko plovidbeno pravo koje je, uz francuski Trgovački zakon, pravno reguliralo plovidbu Jadranskim i Sredozemnim morem. Uz to, između dva svjetska rata, u onim dijelovima Hrvatske koji su bili pod Italijom na snazi su norme pomorskog prava iz Trgovačkog zakonika iz 1882. (*Codice di commercio del 1882*), a od 1942. Zakonika o plovidbi (*Codice della navigazione*) u kojemu su bile ujedinjene norme imovinskog i upravnog pomorskog prava.¹⁹

Među povijesnim izvorima pomorskog prava u Splitu i njegovu distriktu Škarici je na raspolaganju bio Statut splitske komune iz 1312., koji se primjenjivao do propasti Mletačke Republike 1797. Je li *patronus* (parun) iz šeste

18 U nedostatku novijega zakonodavstva važila je kao pozitivno ili običajno pravo sve do završetka Drugog svjetskog rata. Potpuno se prestala primjenjivati istom 1978., kada je stupio na snagu Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

19 Vinko Hlača: *Hrvatsko pomorsko pravo, Izabrani radovi*. Rijeka 2001., 14-15.

knjige Statuta bio inspiracija dr. Škarici za brodaru? U dalmatinskom je statutarnom pravu, naime, u većini slučajeva termin *patronus* istodobno označavao zapovjednika i brodovlasnika. Pojavom davanja brodova u zakup i zakupoprimalelj broda dobiva naziv *patronus*, pa bismo paruna mogli, upotrebljavajući današnju terminologiju, nazvati brodarom.²⁰ Dužnost patronusa bila je osiguranje svih uvjeta za sigurnu plovidbu, uključujući naoružanje u slučaju mogućeg napada pirata/gusara. *Patronus* je također bio odgovoran za robu koju je prevezio, te je morao nadoknaditi štetu u slučaju uništenja ili gubitka, osim u slučaju više sile. U takvom gospodarskom i pravnom okruženju dr. Škarica je napisao svoju „Osnovu“.

ANALIZA „OSNOVA“

Čitanjem „Osnova“ ne možemo sa sigurnošću potvrditi da je dr. Škarica u pojmu „parun“ pronašao inspiraciju za pojam „brodar“. U uvodnim napomenama svoje knjige ističe da se kod sastavljanja „Osnova“, osim na postojeće zakone različitih država, osvrnuo i na radove tada vodećih pravnika objavljene u Italiji, Francuskoj, Austriji i u Belgiji. Ističe također i važnost mora za tadašnju državu. Za njega more predstavlja neiscrpno vrelo blagostanja, pa mu treba posvetiti najveću pažnju. Na više mjesta koristi i pojam „pomorstvo“ kada označava njegovu funkciju u razvoju svjetske trgovine.

„Osnova“ sadrži 276 članaka u 12 poglavlja: poglavlje I. Brod; poglavlje II. Registar lučkih ureda i pomorska svjedodžba broda; poglavlje III. Brodovlasnik, brodar; poglavlje IV. Agent ili pouzdanik; poglavlje V. Kapetan; poglavlje VI. Posada ili momčad broda; poglavlje VII. Vozarski posao; poglavlje VIII. Pomorski zajam; poglavlje IX. Avarija ili pomorski kvar; poglavlje X. Pomorsko osiguranje; poglavlje XI. Hipotekarne i privilegirane tražbine na brod; poglavlje XII. Nepripustljivost traženja i zastara.

Odredbe o brodaru nalaze se u više članaka „Osnova“. U čl. 19. (poglavlje III.) autor obrazlaže pojam „brodar“. Bitno je istaknuti njegova sljedeća stajališta:

- a) brodar i brodovlasnik ne moraju biti iste osobe;
- b) brodar je fizička ili pravna osoba koja vodi pomorsku trgovinu, za svoj račun svojim ili tuđim brodom;

20 Vilma Pezelj: *Zapovjednik broda (nauclerius) u dalmatinskom statutarnom pravu*. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Mostaru, Mostar 2005., br. 18, 117-118.

c) za svrhe ovog zakona ono što je određeno za vlasnika broda vrijedi i za brodar i obratno.

Za dr. Škaricu ostaje sporno je li brodar i osoba koja je dobila raspolaganje brodom bez ovlaštenja brodovlasnika (prisilnom upravom broda) ili čak protiv njegove volje (npr. krađom).

HRVATSKI POMORSKI ZAKONIK

Za Austriju i Kraljevinu Jugoslaviju izrada i donošenje suvremenog pomorskog zakona nisu predstavljali prioritet. Odmah nakon Drugog svjetskog rata situacija se promijenila. Unutar Jadranskog instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti iz Zagreba (danas Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti) započeo je rad na pripremi pomorskog zakonodavstva FNRJ. Na temelju nacрта koje je izradio ovaj Institut, Savezna narodna skupština donijela je ZOUOIPB. Prema čl. 8. ovog Zakona, brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nosilac plovidbenog pothvata. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Službeni list SFRJ, br. 22/77 od 22. IV. 1977.) (u nastavku: Plovidbeni zakon) zamijenio je ZOUOIPB. U čl. 6. t. 38. Plovidbenog zakona, brodar je definiran kao fizička ili pravna osoba koja je kao držalac broda nosilac plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao nosilac prava raspolaganja brodom odnosno vlasnik broda.

Republika Hrvatska je 1994. donijela svoj prvi Pomorski zakonik (Narodne novine, br. 17/04 od 7. III. 1994.). U njemu se na cjelovit i sustavan način regulira materija pomorsko-imovinskog i pomorsko-upravnog prava. Uzor je imao u talijanskom Plovidbenom zakoniku. Prema čl. 5. t. 26. ovoga Zakonika, brodar jest 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 brodova. Jednaku definiciju brodara sadrži i čl. 5. t. 6. važećeg Pomorskog zakonika (Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19).

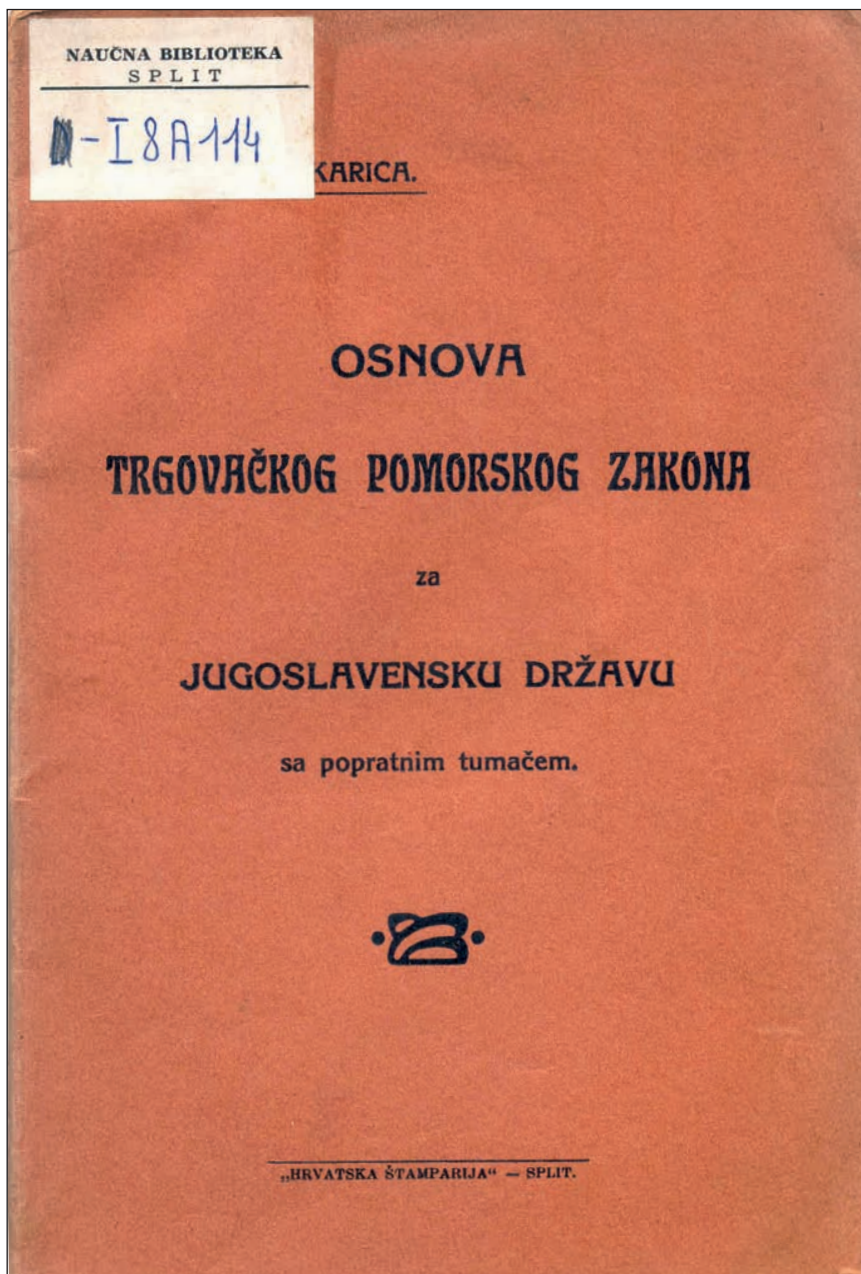
ZAKLJUČAK

Danas u svijetu postoji više od 100 međunarodnih konvencija (sporazuma, ugovora) koje reguliraju vrlo složenu materiju pomorske plovidbe. Cilj je konvencija ukloniti razlike koje postoje u uređivanju pomorskopравниh odnosa.

Izuzetno je važno da je Republika Hrvatska ratificirala konvencije koje je trebala, a i morala ratificirati, te da je pritom u nacionalnom zakonodavstvu zadržala pojmove koji predstavljaju njenu kulturnu baštinu. Među tim jedinstvenim, sveobuhvatnim pojmovima u svijetu su pojmovi „pomorstvo“ i „brodar“. Pomorstvo su sve vrste djelatnosti i vještina na moru ili u vezi s morem. Brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata.

Istraživanje povrđuje da je dr. Vjekoslav Škarica iz Splita zaista autor osebnog pomorskopravnog pojma „brodar“ koji i danas postoji u važećem hrvatskom Pomorskom zakoniku. Prije 100 godina, dr. Škarica je u svojim „Osnovama“ (1919.) brodara definirao kao „osobu, koja vodi plovidbenu trgovinu za svoj račun svojim ili tuđim brodom“. Autorstvo nad ovim pojmom priznaju mu veliki hrvatski akademici svjetskoga glasa Vladislav Brajković i Natko Katičić, zatim vrsni profesori pomorskog i općeprometnog prava iz Splita prof. Branko Jakaša i *professor emeritus* Ivo Grabovac, te mnogi drugi znanstvenici i stručnjaci iz područja pomorstva. Na taj način u cijelosti se odbacuje teza pojedinih hrvatskih pravnika (dr. sc. Mintas-Hodak, prof. Filipović) koji su nastanak pojma „brodar“ vezali za razdoblje samoupravnog socijalizma.

Funkcije brodara (lat. *exercitor navis*; engl. *temporary ship-owner, disponent owner, operator*; njem. *Reeder*; franc. *armateur*; tal. *armatore*; slov. *ladjar*), do današnjih dana su neizmijenjene: 1. nositelj plovidbenog pothvata i 2. prijevozni poduzetnik.



Slika 1. Naslovnica knjige – Vjekoslav Škarica: Osnova trgovačkog pomorskog zakona za jugoslavensku državu: sa popratnim tumačem. Hrvatska štamparija, Split 1919.

DR. VJEKOSLAV ŠKARICA: NATIVE OF SPLIT AND THE AUTHOR OF AN IDIOSYNCRATIC TERM IN MARITIME LAW – *BRODAR* (Eng. SHIP'S OPERATOR)

Summary

The early 20th century is an extremely important period for the development of seamanship, both globally and in the then Kingdom of Yugoslavia. Economically speaking, steamships were increasingly becoming the main sailing vessels for the transportation of cargo and passengers by sea. The booming maritime traffic consequently called for an international system of maritime legal norms that would be legally binding to all seafarers. The first international conventions were passed under the auspices of the International Maritime Committee (1910). The specific conditions of maritime traffic in the then Kingdom of Yugoslavia called for a special set of regulations in maritime law. In 1919, in Split, Dr. Vjekoslav Škarica self-published his *Basics of Merchant Maritime Law for the Yugoslav State*. Based on this work, Dr. Škarica became a member of the National Committee for the drafting of merchant maritime law. It was generally expected that the Kingdom of Yugoslavia would get a modern set of regulations for maritime navigation and in that sense be ahead of even Italy and France, which regulated their maritime law to being within the existing trade laws (*Code de commerce* from 1807 and *Codice di commercio del 1882*). The reasons why the Yugoslav maritime law was never passed were the unstable pre-war times and the breakup of the Kingdom of Yugoslavia. The documentation researched for the writing of this paper (for example, the Stenographic Records from the Kingdom of Yugoslavia Senate sessions in 1937 and a book by Sušak-born lawyer Dr. Špehar, from 1939) reveals that Dr. Škarica was regarded as one of the top experts of the Yugoslav state in the domain of maritime law.

In his book Dr. Škarica defines the term *brodar* as a specific one within the shipping industry. Its greatest value lies in the fact that it was adopted as such by our most renowned researchers and experts in seamanship, and as a result it continued to be in use even after WWII, and is still in use today. *Brodar*, or a ship's operator, is the central figure in our system, as is evident in the legal documents of the then Federal Republic of Yugoslavia (the Maritime Domain Act within the General Administrative Procedure Act, 1959, and Maritime Law, 1977), as well as in the maritime laws passed in the independent state of Croatia (1994 and 2004).

Research into these historical sources proves that Dr. Škarica is indeed the author of the idiosyncratic legal term *brodar*, which has been in use in our maritime literature for already a century, and is an actively used term in the shipping industry today.

The work of Dr. Škarica as a top expert in maritime law is unfortunately not widely known. Croatia, and especially Dr. Škarica's native city of Split, should pay greater honor to this man whose ideas were ahead of the times in which he lived and worked. In that sense his work represents part of the cultural heritage of Split.

Keywords: maritime affairs, maritime law, Split, Croatia, Navigation Code

