

ZAŠTO NAM VIŠE NE TREBA “BRODAR” U POMORSKOM ZAKONIKU

Prof. dr. sc. Velimir Filipović *

UDK 347.792

Prethodno znanstveno priopćenje

U članku se izlaže pojam broдача koji je u jugoslavensko pomorsko zakonodavstvo uveden polovicom prošlog stoljeća. Analiziraju se razlozi koji su doveli do uvođenja broдача kao stožerne osobe u pomorskom pravu. Kritiziraju se odredbe Pomorskog zakonika 2004. koje nisu uklonile broдача i zamijenile ga pojmom brodovlasnika.

Ključne riječi: brodar, brodovlasnik, prijevozni ugovori, Pomorski zakonik 2004.

1. UVODNE NAPOMENE

Kad sam kao član povjerenstva za izradu Prijedloga o izmjenama i dopunama našeg Pomorskog zakonika (koji je nakon gotovo sedmogodišnje zakonodavne procedure ugledao svjetlo dana krajem 2004)¹ upozoravao ostale članove Povjerenstva da bi trebalo preispitati potrebu da središnja i stožerna osoba našeg pomorskopravnog sustava ostane “brodar”, naišao sam na protivljenje ostalih članova koji su se bez određenog pravnog razloga pokazali kao brodarostalgicari, izjavljujući da se ne treba odreći “tradicionalnog i u praktično pravnim situacijama prihvatljivog pojma broдача”.

Želio bih u ovom kratkom napisu posvećenom kolegi akademiku Jakši Barbiću ponoviti neke od svojih argumenata koji govore u prilog tezi da valja danas napustiti pojam broдача, jer je on proistekao iz specifičnih potreba onoga vremena, kojih danas srećom više nema.

* Dr. sc. Velimir Filipović, profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb

¹ Pomorski zakonik, N.N. br. 181/2004.

2. POJAM BRODARA U ZAKONU O UGOVORIMA O ISKORIŠTAVANJU POMORSKIH BRODOVA

Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova² u svom čl. 8 kaže "Brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nosilac plovidbenog pothvata."

Da bismo shvatili kako se stvarao pojam brodara, treba se prisjetiti okolnosti u kojima je taj pojam prihvaćen i zakonski uobličen u polovici XX. stoljeća na našim prostorima.

To su bila za pravnike dosta teška vremena. Premda smo pedesetih godina bili već izbačeni iz "socijalističkog lagersa istočnoeuropskih zemalja na čelu sa Sovjetskim Savezom", još uvijek je trebalo poštovati stroge zasade planskog djelovanja socijalističkog gospodarstva u kojima je po uzoru na boljševičko sovjetske zasade brod bio u državnom vlasništvu. Naši su vlastodršci proglasili brod "općenarodnom imovinom". Morski trgovački brodovi, ribarski brodovi, jedrenjaci od 50 tona nosivosti i brodovi za prijevoz putnika s kapacitetom preko 50 putnika bili su nacionalizirani i postali "općenarodna imovina". (Manji brodovi bili su od toga izuzeti i ostali su u privatnom vlasništvu.) Brodovima se u to doba upravljalo planski, a poslovanje u okviru nekog poduzeća bilo je po načelima privrednog računa.

"Naši propisi o ugovorima o iskorištavanju brodova na moru ne mogu naći potpunog uzora u sovjetskom pomorskom kodeksu, a kako naši propisi moraju voditi računa o planskom poslovanju, očito je, da što se toga tiče ne mogu naći punog uzora ni u zakonima zapadnih i drugih zemalja. Poneko odudaranje od propisa jedne ili druge grupe zakona treba shvatiti kao naše specifičnosti uvjetovane našim prilikama, one bi bile odraz težnje naprednijeg načina iskorišćivanja brodova na moru, specifičnosti koje se moraju prilagoditi nužnoj međunarodnoj saobraćajnoj suradnji na moru."³

U želji da stvorimo nešto "specifično" što je bolje od umotvorina kapitalističkog zapada i neprijateljskog "revizionističkog" okruženja kominformbiroovskih zemalja, tadašnji vlastodršci zadužili su naše pravnike da stvore naše specifične pojmove, koji su svakako morali biti "najnapredniji". U tom okruženju

² Službeni list FNRJ, br. 25/1959.

³ Tako piše Ljubo Smokvina u Ugovorima o iskorišćavanju brodova na moru, Zbornik rasprava, Zagreb, 1951, str. 260. Taj Zbornik rasprava koji je izrađen u Jadranskom institutu JAZU u Zagrebu citirat ćemo u daljnjem tekstu kao Zbornik 1951.

nastao je i naš pojam broдача, koji je prekrpio preživjelog brodovlasnika i prijevoznika, a kasnije su nastali blistavi pojmovi “društvenog vlasništva” i “prava samoupravljanja” s kojima smo čak i zadivili neke naivce na Zapadu.

Akademik Vladimir Brajković u svojoj raspravi o “brođaru”⁴ otkriva da je riječ “brođar” doduše stara, ali da se od XX. stoljeća upotrebljava u značenju vlasnika broda. Taj pojam nalazimo u Osnovi trgovačkog pomorskog zakona dr. Vjekoslava Škarice (Split, 1919) koji na str. 19, *ad notam* 10 kaže: “U našem jeziku nijesmo našli poznatog naziva za voditelja pomorske trgovine (Ausrüster, armateur, freighter, shipper, armatore). U primorju ga sasna neispravno nazivaju brodovlasnikom. Mi smo poprimili riječ ‘brođar’, koja po duhu jezika naznačuje onoga koji raspolaže brodom, a mogao bi se nazivati i ‘vozar’, kao onaj, koji prima na sebe obvezu prijenosa robe ili putnika po moru. Ali kako se riječ vozar u osnovi upotrebljava za brođarske ugovore, a da bude ipak razlike u pomorskoj terminologiji, volimo ga nazvati ‘brođarom’, tim više, što taj naziv odgovara engleskoj riječi ‘shipper’ i pojmu rimskog prava ‘exercitor navis’. Mogan naziva brođara ‘opremiteljem i zakupnikom’, no ni ovi izrazi ne odgovaraju pojmu brođara.”

Čini nam se da cijenjeni dr. Škarica brka engleski pojam “shipper” koji označuje krcatelj, a da od njega kritizirani Mogan ima pravo. Naime brođara bi na engleski valjalo prevesti kao “demise charterer” odnosno “bare boat charterer”, što odgovara Moganovim pojmovima “opremitelj” ili “zakupoprimac”.

Od starijih uzora valja spomenuti i raspravu dr. Milana Špehara, advokata u Sušaku, *Suvremeni smjerovi pomorskog prava s obzirom na našu kodifikaciju*⁵ koji na str. 11 kaže o pojmu brođara: “Preduzimač broda, koji vrši privrednu plovidbu bilo svojim vlastitim, bilo tuđim brodom, smatra se brodovlasnikom, ali je naknadno izraz ‘preduzimač broda’ vrlo opravdano izmijenjen u ‘brođar’”.

Isti taj autor u svojoj knjizi *Odgovornost brođara osvrto i na Haška pravila*⁶ na str. 29 kaže: “Brođar u najširem smislu... je onaj tko brod u svoje ime upotrebljava za stanovitu plovidbenu djelatnost, bilo ona tečevne prirode (prevoz robe, putnika, ribarstvo, tegljenje, pružanje pomoći na moru itd.) ili netečevne (znanstvena istraživanja, zabave i sl.). Obično se uzima, da je brođar onaj, tko za svoj račun vrši brođarsko poduzeće.... Pojam brođara ima dvojaki smisao, prema tome, u kakvoj funkciji uzimamo brođara. Brođara možemo sa tog

⁴ Pomorstvo V, 1950, br. 1, str. 413-416.

⁵ Zagreb, 1937, Vlastita naknada, str. 1-48.

⁶ Zagreb, 1939, Vlastita naklada, str. 1-208.

gledišta promatrati ili u položaju nosioca plovidbenog pothvata, bio taj spekulativne ili nespekulativne prirode, ili u položaju stranke u poslovima kojima on ostvaruje svoju spekulativnu djelatnost."

Akademik Vladimir Brajković u svojoj raspravi *Problem brođara i njegove odgovornosti de iure condendo*⁷ kritizira Špeharovu koncepciju brođara tvrdeći da ona nije jasno postavljena, budući da uz brođara u određenoj vrsti ugovora dopušta i pojam "pomorskog vođara", kako bi se uskladile odgovarajuće odredbe Nacrta pomorsko trgovačkog zakona iz 1937 s terminima iz Haških pravila. Brajković tvrdi da treba stvoriti jedinstveni pojam brođara, jer su "zakonici kapitalističkog vremena odraz samo suštinske suprotnosti rada i kapitala i normiraju samo položaj, a sve forme posrednog iskorištavanja brođa koje je kapital dalje razvio, nisu stigle da dobiju svoj zakonski izraz, pa tako ni brođar industrijskog perioda proizvodnje".

Za sistematiku Nacrta Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brođova (dalje ZUIPB) zasluđena je grupa članova Odsjeka za pomorsko pravo u Jadranskom institutu JAZU u Zagrebu, među kojima je istaknutu studiju komparativnog karaktera izradio akademik Natko Katičić.⁸

ZUIPB je objavljen 1959⁹. U tom zakonu izlođen je sustav naših ugovora i reproducirana su Haška pravila, tj. Konvencija o ujednačavanju nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924.

Ugovori o iskorištavanju brođova bili su podijeljeni u dvije osnovne grupe: na ugovor o zakupu brođa i na ugovor o pomorskom plovidbenom poslu. Zakup brođa je uporabna pogodba kojom zakupodavac (vlasnik brođa) daje brođ na uporabu zakupoprimcu. Ugovor o pomorskom plovidbenom poslu jest ugovor o djelu, koji mođe biti ugovor o prijevozu stvari morem, ugovor o prijevozu putnika morem, ugovor o tegljenju te ugovori koji se odnose na druge plovidbene poslove (ribolov, znanstvena istrađivanja, polaganje kabela i sl.).

Kod ugovora o prijevozu stvari u kojem ZUIPB reproducira odredbe Haških pravila ugovori se dijele na brođarske (*time charter* i *voyage charter*) i na tzv. pomorsko-vođarske ugovore, gdje se prevoze pojedine stvari i gdje brođ ili brođski prostor nije bitan element ugovora. Takve ugovore obično zakljuđuju

⁷ Vidi Zbornik 1951, str. 59-103.

⁸ Vidi N. Katičić, Ugovori o iskorištavanju brođova na moru, Pravni značaj i podjela, Zbornik 1951, str. 9-58.

⁹ Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brođova, Sl. l. FNRJ, br. 25/1959.

linijski brodovi (u redovitoj plovidbi koji su prevozili razne pošiljke od više naručitelja, tzv. generalni teret.)

Naši sistematičari uveli su kao stožernu osobu tzv. "brodara". ZUIPB u čl. 8. t. 2. kaže: "brodar je fizička ili pravna osoba, koja je kao posjednik broda nosilac plovidbenog pothvata".

U toj sveobuhvatnoj definiciji krile su se dvije osnovne pogreške. Dok je u ugovoru o zakupu broda zakupoprimac postajao brodar (engl. *demise charterer* ili *bare boat charterer*), dotle su u ugovorima o pomorskom plovidbenom poslu glavnu osobu iz Haških pravila koja sklapa ugovor s krcateljem umjesto originalnog "prijevoznika" (engl. *carrier*, franc. *transporteur*) prozvali također "brodarom". Time su posve zamaglili pojmove i učinili gotovo nemoguć prijevod na strane jezike.

Druga krupna pogreška naših sistematičara bila je u tome što su "brodara" nazvali "posjednikom broda". Naime u to vrijeme vrijedili su u nas propisi Austrijskog građanskog zakonika. Ti su propisi predviđali samo tzv. "vlasnički posjed". Podsjetimo se na starijeg autora Speveca koji kaže: "No pravno značenje je različito prema tome, s kakvom se voljom drži stvar, koji interes ima držalac na stvari. Ima li volju držati stvar kao svoju, kao vlasnik onda je on po o.g. zu-§ 309 posjednik stvari, drži li je kao drugi koji stvarno pravni ili obavezno pravni ovlaštenik, onda je posjednik prava."¹⁰ Premda su poslije 1945. svi propisi Općeg građanskog zakonika vrijedili kao "pravna pravila" (nisu se mogli citirati u originalu!), ipak brodar prema njima nije mogao biti posjednik (jer nije vlasnik), nego samo njegov držalac tj. detentor.

3. ZAKON O POMORSKOJ I UNUTRAŠNJOJ PLOVIDBI

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977.¹¹ u svom čl. 6. t. 38. ovako definira brodara: "Brodar jest 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 kao vlasnik broda."

Analizirajući tekst ovog članka, vidimo u prvom redu da je ispravljena pogreška iz Zakona 1959. prema kojoj je brodar bio "posjednik" broda pa je ispravno navedeno da je on samo "držalac" broda.

¹⁰ Vidi o tome F. J. Spevec, Pravo posjeda po austrijskom građanskom zakoniku s obzirom na njemački, švajcarski Zakonik i na ugarsku osnovu, Zagreb, 1915, str. 11.

¹¹ Sl. I. SFRJ br. 22/77.

Druga daleko značajnija promjena sastojala se u tome da je u nedoumici tko je brodar, Zakon odredio da je to osoba koja je upisana u upisnik kao "nosilac prava raspolaganja brodom". Naime prema čl. 187. Zakona iz 1977., brod koji ima jugoslavensku državnu pripadnost jest u "društvenom vlasništvu". Tu se susrećemo i u pomorskom pravu s mitskim pojmom društvenog vlasništva, dok je naime na "trulom" kapitalističkom Zapadu vladao pojam privatnog vlasništva, a na neprijateljskom nam istoku caruje državno vlasništvo, tadašnji vlastodršci u Jugoslaviji odlučili su stvoriti originalni pojam "društvenog vlasništva", koji će zamijeniti dotadašnji pojam "općenarodne imovine", a pravnici (kao *ancillae politicae*) trebali su to pravno uobličiti i formulirati.

Kako je to bila teška zadaća, pokazuje nam pokojni profesor Martin Vedriš, koji je i sam predavao na Pravnom fakultetu u Zagrebu predmet "društveno vlasništvo". U svojoj studiji *Materijalna odgovornost i društveno vlasništvo*¹² na str. 3 kaže: "Po našem mišljenju društveno je vlasništvo takav društveno-ekonomski produkcijski odnos u kojemu sredstva za proizvodnju i druga sredstva društvenog rada kao i rudna i druga prirodna bogatstva pripadaju istovremeno svakom članu društva i svima zajedno no nikom u cijelosti, nikome isključivo.

U prvom redu u ovakvoj koncepciji društveno vlasništvo nije stvar, nego određeni društveni odnos. Nama danas u društvu kojemu ideološke osnove daje nauka marksizma nije potrebno društvene odnose promatrati materijalizirane kroz stvari. Zbog toga se po našem mišljenju društvenim vlasništvom ne može raspolagati, niti se društveno vlasništvo može prisvajati.

Nadalje, ovakvo se shvaćeno društveno vlasništvo naprosto ne može imovinskopravno izraziti kroz bilo koji od poznatih nam oblika prava vlasništva, jer svako pravo vlasništva inkorporira u sebi isključivost pripadanja i to pripadanja en bloc, u cjelini. Razumije se samo po sebi da ovako formiran i definiran društveno-ekonomski odnos, koji predstavlja jedan od temelja društvenopolitičkog sistema i jednu od osnovnih vrijednosti socijalističkog društva, ne može biti prepušten u svom kretanju isključivo impulsima čistih ekonomskih zakonitosti. Njega treba svjesno usmjeravati u određenom pravcu. Instrumenat kroz koji se kanalizira i prenosi svjesno djelovanje na pravac kretanja materijalnih društvenih odnosa jeste pravo, među ostalim i civilno, imovinsko pravo. Imovinskopravni izraz društvenog vlasništva jest pravo

¹² Simpozij o odgovornosti u radnim, posebno privrednim organizacijama u sistemu društvene svojine i samoupravljanja, Opatija, 5-7 VI 1968.

korištenja i pravo raspolaganja. Osnovna je karakteristika tih novih imovinskih prava u tome da ona nisu derivati prava vlasništva, niti su nastala uslijed dekompenzacije klasičnih vlasničkopravnih ovlaštenja. To se manifestira u činjenici da su i pravo korištenja i pravo raspolaganja istovremeno sadržajni splet određenih ovlaštenja i dužnosti. Jedinstveni splet ovlaštenja i dužnosti može sadržajno predstavljati samo ono pravo koje se neposredno odnosi na društvenu stvar. A društvena stvar niti nije ničija, niti nečija, niti svačija. Društvena stvar je istovremeno nečija i svačija.” (!!?? V.F.)

Tako i Zakon 1977. u dijelu četvrtom glavi prvoj, regulira pravo raspolaganja brodom u društvenom vlasništvu (čl. 187-198), a u glavi drugoj u svega dva članka (199. i 200) govori o osnovnim vlasničkopravnim odnosima, kojima regulira te odnose u gotovo zanemarljivom dijelu pomorske trgovačke flote koji se nalazio u privatnom vlasništvu.

4. POMORSKI ZAKONIK 1994.

U Pomorskom zakoniku 1994.¹³ nalazimo u čl. 5. br. 26. sljedeću definiciju brodarar: “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 broda.”

Vidimo da se u novom Zakoniku ponovo javlja brodar kao posjednik. U međuvremenu je u Hrvatskoj prihvaćeno modernije rješenje, koje nalazimo u njemačkom i švicarskom zakonu, u kojima se posjed stvari ne ograničava samo na vlasnički posjed, nego se proširuje pojam posjeda stvari i na nevlasnički posjed. Time je stvoren dvostruki posjed stvari. Prema takovom stajalištu brodar može biti posjednik broda, premda nije njegov vlasnik.¹⁴

U međuvremenu je napuštena i koncepcija društvenog vlasništva kao ustanova “socijalističkog pravnog poretka”. O nekadašnjem društvenom vlasništvu profesor Nikola Gavella nježno kaže da je bilo “osebujno” uređeno.¹⁵ Mis-

¹³ N. N. br. 17/1994.

¹⁴ Vidi Spevec op. Cit. Str. 15 koji kaže “Njemački građanski zakonik priznaje kao posjednika stvari ne samo onoga, koji izvršuje faktičnu vlast na stvari kao svojoj, već i onoga koji izvršuje faktičnu vlast na stvari kao tuđoj, ali je izvršuje kao svoje pravo, priznavajući uza to tuđe pravo, osobito pravo vlasništva. Tako je stvoren dvostruki posjed stvari.”

¹⁵ Vidi Gavella, Stvarno pravo, Zagreb 1998, str. 626 i dalje “O nekadašnjem društvenom vlasništvu”.

lim da je iz prijašnjeg opširnog citata profesora Vedriša prilično jasno da je društveno vlasništvo bila besmislena kategorija, jer na stvarima koje su bile u društvenom vlasništvu nitko nije imao pravo vlasništva, jer se nastojalo da ono bude "svačije i ničije", pa da tako služi "udruženom radu" kao sredstvo za proizvodnju i zadovoljavanje drugih potreba. To se sve zbivalo prema samovoljnom nahođenju političkih struktura, koje su djelovale služeći se za to uspostavljenim sustavom "samoupravljanja".

S obzirom na to da je društveno vlasništvo bilo potpuno neprikladno za tržišno gospodarstvo, jer je veoma otežavalo pravni promet, ono je u novoj Hrvatskoj transformirano u individualističko koncipirano pravo vlasništva. To je u velikoj mjeri učinjeno kroz pretvorbu dotadašnjih društvenovlasničkih subjekata u pravne subjekte koji mogu biti nositelji prava vlasništva. U mnogim slučajevima "društveno vlasništvo" postalo je vlasništvo Republike Hrvatske. Međutim, nove političke strukture, još nenavikle na odgovornosti tržišnog gospodarstva, često su, u prvoj fazi svoje vladavine, dosta nesavjesno postupale s još jučer "općenarodnom imovinom" odnosno "društvenim vlasništvom". Nad njima je u tom razdoblju vladalo gotovo neograničeno samovoljno pravo upravljanja odnosno korištenja i raspolaganja.¹⁶

Smatramo da je prilikom donošenja jednog od prvih velikih zakonika Republike Hrvatske trebalo kao stožernu osobu odrediti brodovlasnika, a ne broдача, koji je trebao otići u zasluženu mirovinu odnosno ropotarnicu povijesti.

5. POMORSKI ZAKONIK 2004.

Deset godina nakon prvog hrvatskog Pomorskog zakonika donesen je drugi koji je trebao ukloniti sve slabosti i nedostatke prvoga i uskladiti njegov tekst s najnovijim međunarodnim unifikacijskim instrumentima.¹⁷ No nažalost, već u čl. 5. t. 32. nailazimo na istu definiciju broдача kao i u Zakoniku iz 1994. Ipak je postignut napredak u određenom smjeru, jer je broдар u prijevoznim ugovorima uklonjen i umjesto njega je svuda u svijetu prihvaćen termin "prijevoznik" (engl. *carrier*, franc. *transporteur*).¹⁸ Time smo konačno u

¹⁶ Ne želimo na ovome mjestu ući u bolnu problematiku "pretvorbe" u kojoj su šoferi autobusa, prodavači cvijeća i konobari postali preko noći ugledni "tajkuni".

¹⁷ Pomorski zakonik, N.N. br. 18/2004.

¹⁸ Tako u čl. 447 "Ugovorom o prijevozu stvari prijevoznik se obvezuje prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza platiti vozarinu.", a u čl. 599 "Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje putnika prevesti brodom, a putnik platiti prevozninu."

Zakoniku prihvatili terminologiju općeprihvaćenu u svijetu i uklonili brođara kao nepotrebni izum našeg samoupravljačkog društva.

Ipak, u dijelu Zakonika koji govori o globalnom ograničenju odgovornosti i u kojem su danas u svijetu u primjeni dvije konvencije: Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova u 1957. i Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976, Zakonik ostavlja pojam brođar ne želeći se odreći svoje polustoljetne “tradicije”.

S obzirom na to da je Republika Hrvatska ratificirala Konvenciju iz 1976. i s tom konvencijom uskladila Pomorski zakonik, pitamo se koji su stvarni razlozi nagnali Stručnu skupinu da umjesto brođovlasnika u tekst zakona stavi brođara.¹⁹

Naime pod pojmom “brođovlasnik” Konvencija iz 1976. podrazumijeva brođovlasnika, naručitelja (u brođarskom ugovoru, brođara i poslovođu pomorskog brođa čl. 1. st. 2). Tim su pojmom obuhvaćene samo one osobe za radnje i propuste kojih odgovara brođovlasnik.²⁰

Naš Pomorski zakonik u dijelu šestom i dalje uporno govori o brođaru i njegovoj odgovornosti (čl. 385. i dalje). Pojam brođara prema čl. 386. uključuje vlasnika brođa i naručitelja prijevoza u brođarskom ugovoru. Dakle, upravo obrnuto rješenje nego u međunarodnoj Konvenciji koja bi i prema našem Ustavu imala prednost pred domaćim zakonom.

6. ZAKLJUČAK

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 pojma “brođara” u našem Pomorskom zakoniku. Možda bismo ga mogli, kao uspomenu, spomenuti u ugovorima o zakupu brođa, pa tako uz pojam “zakupoprimac” u zagradi staviti i “brođar”. Da ostane nešto i za naše brođonostalgicare.

¹⁹ Vidi zapisnik Stručne skupine koja se, nakon provedene rasprave u prvom čitanju o Prijedlogu Pomorskog zakonika u hrvatskom Saboru 17. rujna 2004, sastala 4. listopada 2004 u prostorijama Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka.

²⁰ Vidi čl. 1. st. 2. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, London 1976. koji kaže: “The term shipowner shall mean the owner, charterer, manager, and operator of a sea-going ship”, N.N. Međunarodni ugovori, br. 2/1992.

Summary

Velimir Filipović*

WHY IS THE TERM "SHIP'S OPERATOR" NO LONGER NECESSARY IN THE MARITIME CODE?

The term "ship's operator" as a pivotal person was introduced into the Yugoslav maritime law in the mid-twentieth century. The ship's operator is a ship-owner who was in charge of the maritime enterprise. Although in Yugoslavia all the ships weighing over 50 tons were nationalized (according to the Soviet model), legislators believed that specific features of the Yugoslav model should be pointed out. The objective was to show that Yugoslavia had neither Western-type private property, nor state ownership characterizing the East, but the "people's ownership" or "social ownership". As a result, the ship's operator became the holder of this ownership. The author shows errors in the definition of the concept and its comprehensiveness.

The term "ship's operator" has been unjustifiably retained in the new Croatian Maritime Code, where it should be replaced by the term "ship-owner".

Key words: ship's operator, ship-owner, contract of carriage, 2004 Maritime Code

Zusammenfassung

Velimir Filipović **

WARUM WIR IM SEESCHIFFFAHRTSORDNUNG NICHT MEHR DEN "AUSRÜSTER" BRAUCHEN

In den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts hat Jugoslawien den "Ausrüster" als zentrale Figur im Seerecht postuliert. Es handelte sich um die Person, die im Besitz des Schiffes war und die Gesamtverantwortung für den Schiffsbetrieb innehatte. Obwohl damals in Jugoslawien nach sowjetischem Beispiel alle Schiffe über 50 Tonnen

* Velimir Filipović, Ph. D., Professor, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

** Dr. Velimir Filipović, Professor an der Juristischen Fakultät in Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

nationalisiert waren, wollte man der Welt zeigen, dass Jugoslawien einen spezifischen rechtlichen Weg eingeschlagen hat. Es gab weder ein Privateigentum wie im Westen noch ein Staatseigentum wie im sozialistischen Lager. Jugoslawien hat das so genannte "Volkseigentum", später "Gesellschaftseigentum". Für diese Zwecke war der Ausrüster eine Idealfigur.

Es werden die Fehler in der Definition des Ausrüsters aufgezeigt, der damals nicht der Schiffseigner werden konnte und de facto die Person des Befrachters und des Beförderers mit abdeckte.

In der neuen kroatischen Seeschiffsordnung sollte die Person des Schiffseigners an die Stelle des Ausrüsters treten.

Schlüsselwörter: Reeder, Schiffseigner, Frachtverträge, Seeschiffsordnung von 2004

