

Utjecaj prakse Europskog suda pravde na kriterije za imenovanje zapovjednika broda - kriterij "državljanstva"

Vuković, Ante; Bodul, Dejan

Source / Izvornik: **NAŠE MORE** : znanstveni časopis za more i pomorstvo, 2015, 62, 1 - 7

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

<https://doi.org/10.17818/NM.1.8.2015>

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:982330>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-10**

PRAVI

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

Utjecaj prakse Europskog suda pravde na kriterije za imenovanje zapovjednika broda - kriterij “državljanstva”

The Impact of the Case Law of the European Court of Human Rights and the European Court of Justice on the Criteria of Appointment of Shipmaster - Case of “nationality”

Ante Vuković

Split

e-mail: antevukovic17@net.hr

Dejan Bodul

Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

e-mail: dbodul@pravri.hr

DOI 10.17818/NM.1.8.2015

UDK 347.79

Prethodno priopćenje / Preliminary communication

Rukopis primljen / Paper accepted: 1. 5. 2014.

Sažetak

Sloboda kretanja radnika jedna je od temeljnih sloboda na kojima počiva Europska unija (uz slobodno kretanje roba, usluga i kapitala). Definirana je čl. 45. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (dalje: UFEU) (pročišćena inačica 2012., Sl. list C 326, 26.10.2012.) te podrazumijeva ukidanje svake diskriminacije na temelju državljanstva među radnicima iz država članica u vezi zapošljavanja Čl. 45., st. 4. UFEU propisano je da se odredbe ovoga članka ne primijenjuju na zapošljavanje u javnim službama.

U suštini, funkcije zapovjednika broda su: a.) odgovornost za sigurnost broda i red na brodu, b.) javna ovlaštenja na brodu te c.) zastupanje brodar. Budući da javne ovlasti zapovjednik broda obavlja povremeno, one u stvarnosti predstavljaju tek manji dio njegovih aktivnosti pa se postavlja pitanje mogu li kao takve odrediti funkciju zapovjednika kao javnog službenika, odnosno predstavlja li u suprotnom definiranje državljanstva kao uvjeta za obavljanje funkcije zapovjednika u hrvatskom pomorskom pravu diskriminatorno postupanje. U radu će se analizirati i stajališta Europskog suda za ljudska prava u postupcima prema čl. 14. Europske konvencije za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda (Zabrana diskriminacije), kao i relevantna praksa Europskog Suda pravde.

Summary

Free mobility of workers is one of the fundamental freedoms on which the European Union (with the free movement of goods, services and capital) is based. It is defined by the Art. 45 of the Treaty on the Functioning of the European Union (hereinafter TFEU) (consolidated version 2012, OJ C 326, 26.10.2012.) and entails the abolition of any discrimination based on nationality in relationship to employment between workers of the Member States. Art. 45, par. 4 of the TFEU stipulates that the provisions of this Article shall not apply to the employment in public services.

In essence, the Master of the ship functions are: a) the responsibility for the safety of the ship and order on board, b) a public authority on board and c) representation of the ship-operator. Since the public functions of the shipmaster are performed occasionally, they actually represent only a small part of its activities and the question is whether the position of a shipmaster can be defined as a public one or whether the citizenship as a condition for performing shipmaster function in a Croatian maritime law represents a discriminatory treatment. This paper will also analyse case law from the European Court of Human Rights in proceedings under Art. 14 from the European Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms (prohibition of discrimination) and the Case law from the European Court of Justice.

KLJUČNE RIJEČI

zapovjednik broda
državljanstvo
praksa Europskog suda pravde i
Europskog suda za ljudska prava
diskriminacija

KEY WORDS

shipmaster
citizenship
Case law from Law of the European
Court of Justice and the European
Court of Human Rights
discrimination

1. UVOD / Introduction

U pravnoj teoriji *acquis communautaire* se određuje kao skup pravnih pravila te na njima nastalih prava i obveza koji

vežu države članice i njihove državljanke u Europskoj uniji.¹ Prije stupanja u

¹ Pravni leksikon, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007., str. 4.

članstvo Republika Hrvatska (1. srpnja 2013.) usvojila ga je u cijelosti uz iznimke koje su vremenski ograničene.

U prilogu broj V. Ugovora o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji² pod točkom 7., koja se tiče Prometne politike, istaknute su prijelazne mjere koje se će primjenjivati u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža). Drugim riječima, Republika Hrvatska uspjela je odgoditi primjenu Uredbe Vijeća br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža)³, ali samo na kraći rok. Do 31. prosinca 2016. ostaju na snazi ugovori o koncesiji za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu sklopljeni prije datuma pristupanja Hrvatske Europskoj uniji, a do 31. prosinca 2014. usluge prijevoza u kružnim putovanjima između hrvatskih luka, brodovima do 650 bruto tona, rezervirane su za brodove koji su upisani u upisnik brodova Republike Hrvatske ili koji viju hrvatsku zastavu, kojima upravljaju broderska poduzeća osnovana u skladu s hrvatskim zakonodavstvom te čije se glavno sjedište nalazi, i stvarna kontrola se izvršava, u Hrvatskoj. S tim u svezi i nadalje su prisutne određene nedosljednosti u smislu pristupa tržištu i državnih potpora.⁴

Ipak, ono što nas u ovom trenutku više zanima i na što želimo u ovom članku upozoriti je st. 2., čl. 146. Pomorskog zakonika⁵ u kojem se kaže: „Zapovjednik

² NN-MU, br. 2/2012. od 28. ožujka 2012.

³ Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage) (OJ No L 364, 12.12.1992, p. 7.). Izuzetno je važan čl. 3. ove Uredbe. Prema njemu, za brodove koji vrše kopnenu kabotažu (prijevoz putnika ili robe morem između luka koje se nalaze na kopnu ili glavnom kopnenom području jedne te iste države članice bez pristajanja na otocima) i brodove za krstarenja, sva pitanja vezana za posadu odgovornost su države članice u kojoj je brod registriran (država čiju zastavu brod vije) osim brodova manjih od 650 BT na kojima se mogu primijeniti uvjeti države domaćina (st. 1.), a za brodove koji vrše otočnu kabotažu (prijevoz putnika i robe između luka na kopnu i luka na jednom ili više otoka jedne te iste države članice i luka na otocima jedne te iste države članice), sva pitanja vezana za posadu odgovornost su države u kojoj brod vrši uslugu pomorskog prometa (država domaćin – engl. *host State*) (st. 2.), dok teretni brodovi iznad 650 BT koji provode otočnu kabotažu, a kada predmetno putovanje slijedi ili prethodi putovanju u ili iz neke druge države, sva pitanja vezana za posadu odgovornost su države u kojoj je brod registriran (država čiju zastavu brod vije) (st. 3.). O ovoj Uredbi vidi opširnije kod Pecotić Kaufman, J., Pomorska kabotaža u praksi Europske zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 57, 2007., no. 4-5, str. 789-820.

⁴ Vidi Grabovac, I., Kaštela, S., Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskog prometnog prava, Odabrana poglavlja, HAZU i Književni krug Split – Pomorska biblioteka, Zagreb – Split, vol. 15, 2013., str. 25.

⁵ NN, br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11. i 56/13. –

broda mora biti državljanin Republike Hrvatske“. Je li ovakva odredba u skladu s *acquis communautaire* ili određenije u skladu s čl. 45. UFEU (Glava IV., Slobodno kretanje osoba, usluga i kapitala, Poglavlje 1., Radnici)? U prijelaznim i završnim odredbama posljednje novele Pomorskog zakonika govori se o prijelaznom razdoblju za odredbu o kabotaži, ali se šuti o državljanstvu zapovjednika broda iz st. 2. čl. 146. PZ-a, iz čega proizlazi zaključak o nepostojanju prijelaznog razdoblja za ovu odredbu. Praksa Europskog suda pravde, kao izvor prava za sve države članice, dokazuje da odredbe o državljanstvu zapovjednika broda u hrvatskom Zakoniku treba neodgodivo prilagoditi s *acquis communautaire*.

Tradicionalno, pravila o posadi broda donose države zastave (engl. *flag state*) pri čemu neke države članice zahtijevaju da svi članovi posade budu državljani Europske unije (dalje: EU), a neke taj uvjet rezerviraju samo za određene članove posade (npr. za zapovjednika broda i prvog časnika palube). U državama članicama EU, u odnosu prema pristupu položaju zapovjednika broda napuštena je izravna diskriminacija (u odnosu prema državljanstvu), ali je u nekim državama članicama još uvijek prisutna neizravna diskriminacija (u odnosu prema jeziku i/ili znanju nacionalnog pomorskog zakonodavstva), no, u svim državama članicama EU nužan uvjet je posjedovanje odgovarajuće svjedodžbe (certifikata) o osposobljenosti u skladu s STCW Konvencijom iz 1978. s izmjenama i dopunama koje su stalne.⁶

2. HRVATSKI POVIJESNI IZVORI / Croatian Historical Sources

Zapovjednik broda (engl. *shipmaster, master, captain*) posljednja je karika u dugom lancu zapovijedanja na brodu i u vezi s brodom te je zato ispravno upravo ga tako nazivati. U našoj starijoj pravnoj literaturi koristio se pojam „kapetan“ za osobu kojoj je povjerena uprava i zapovijedanje brodom.⁷ Razlog tome je utjecaj francuskog *Code de commerce* iz 1807. koji je na našoj obali bio glavni izvor pomorskog prava do 1941., a dijelom i

dalje: PZ.

⁶ Međunarodne konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca, 1978. (tzv. STCW Konvencija, 1978.), NN-MU, br. 1/92.

⁷ Škarica, V., Osnova trgovačkog pomorskog zakona za jugoslavensku državu: sa popratnim tumačem, Hrvatska štamparija, Split, 1919., str. 27.

kasnije putem pomorskih običaja.⁸ Nakon Drugog svjetskog rata u jugoslavenskoj pravnoj regulativi u upotrebi su isključivo pojmovi zapovjednik ili zapovjednik broda za osobu koja ima tri osnovna ovlaštenja: 1.) sigurnosne funkcije (sigurnost broda i plovidbe), 2.) upravne funkcije (javna ovlaštenja) i 3.) zastupanje broдача.

Što se tiče odredbi o njegovom državljanstvu, pravila su se mijenjala. Prema čl. 21. Uredbe o posadi brodova trgovačke mornarice, zapovjednik ne može biti strani državljanin,⁹ dok čl. 26. Zakona o posadi brodova Jugoslavenske trgovačke mornarice nije tako isključiv i dopušta i drugim državljanima zapovjedništvo („Zapovjednik broda, ako je jugoslavenski državljanin, vrši i upravne poslove određene zakonom“).¹⁰ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ili Plovidbeni zakon, koji je u jednom zakonu kodificirao naše pomorsko pravo, nedvosmislen je i zapovjednik broda mora biti državljanin SFRJ (čl. 128.).¹¹ Prof. Jakaša zaključuje da zapovjednik broda mora biti jugoslavenski državljanin s obzirom na važnost funkcije zapovjednika, a posebno u okviru obavljanja poslova upravnih organa, a strani državljanin može biti jedino na jahti stranog državljanina.¹² Hrvatski Pomorski zakonik iz 1994. izričito određuje da zapovjednik broda mora biti državljanin Republike Hrvatske (čl. 162.), s tim da se ta odredba ne odnosi na jahtu stranog vlasnika upisanu u hrvatski upisnik brodova.¹³

3. POMORSKI ZAKONIK / Maritime Code

Važeći PZ slijedi logiku Plovidbenog zakona u odredbama o zapovjedniku broda. Zapovjednik broda mora biti državljanin Republike Hrvatske (čl. 146., st. 2. PZ), a ova odredba se ne odnosi na jahtu stranog vlasnika upisanu u hrvatski pomorski upisnik (čl. 146., st. 5. PZ). S druge strane, izuzetno je važno, upravo radi konkurentnosti

⁸ Brajković, V., Problem broдача u njegove odgovornosti *de iure condendo*, u: Ugovor o iskorišćavanju brodova na moru, Zbornik rasprava, JAZU, Zagreb, 1951., str. 75.

⁹ Sl. list FNRJ, br. 80/49.

¹⁰ Sl. list SFRJ, br. 8/65. Iz ove odredbe proizlazi zaključak da zapovjednik broda koji nije jugoslavenski državljanin ne bi mogao obavljati javne funkcije (poslove).

¹¹ Sl. list SFRJ, br. 22/77. Plovidbeni zakon stupio je na snagu 1. siječnja 1978., a preuzela ga je Republika Hrvatska 1991. (NN, br. 53/91.).

¹² Jakaša, B., Udžbenik plovidbenog prava, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 140.

¹³ NN, br. 17/94.

na zahtjevnom tržištu EU, da naš PZ slijedi najsvremenija europska pravila o izobrazbi pomoraca,¹⁴ a u odnosu prema priznanju stranih svjedodžbi o osposobljenosti članova posade, Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca slijedi standarde Europske komisije.¹⁵

Koji je cilj (*ratio*) odredbe o državljanstvu? Cilj je pravna zaštita hrvatskih pomoraca prilikom zapošljavanja na hrvatskim brodovima pošto Republika Hrvatska nije do 1. srpnja 2013. bila punopravna članica EU i nije trebala poštovati pravila o zabrani diskriminacije radnika na tržištu rada kao nespornu europsku vrijednost. Pored toga, postojanje pravila o hrvatskom državljanstvu zapovjednika broda, a o čemu ćemo se posebno osvrnuti u članku i što smatramo bitnim u odnosu prema noveliranju Pomorskog zakonika, su javna ovlaštenja zapovjednika broda (za koja brodar ne odgovara) jer se tiču obavljanja upravnih poslova za koje je potrebno poznavanje hrvatskih propisa.

Javna ovlaštenja zapovjednika broda odnose se na obavljanje sljedećih poslova: 1.) mjere u svrhu održavanja reda i sigurnosti na brodu, 2.) ovlaštenja u odnosu prema statusnim pitanjima i 3.) ovlaštenja u slučaju izvršenja ili pokušaja izvršenja kaznenih djela na brodu. U izvršavanju javnih ovlaštenja zapovjednik broda nastupa u vlastito ime.

Prema čl. 158. PZ-a, zapovjednik broda ima pravo za vrijeme plovidbe ograničiti slobodu kretanja na brodu svakoj osobi koja teže ugrozi sigurnost broda, članova posade, putnika i drugih osoba,

¹⁴ Na temelju čl. 1021., st. 3. alineje 8. Pomorskog zakonika i čl. 56. st. 1. alineja 1. Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka (NN, br. 124/09., 59/12.), ministar pomorstva, prometa i infrastrukture donio je Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca (NN, br. 130/13.). Bitno je da su u ovaj Pravilnik prenesene odredbe Direktive 2008/106/EZ o minimalnoj razini izobrazbe pomoraca te odredbe Direktive 2012/35/EZ o izmjenama Direktive 2008/106/EZ o minimalnoj razini izobrazbe pomoraca. Pravilnik je izmijenjen i dopunjen u 2014. (NN, br. 45/14.). Svjedodžba o osposobljenosti je ključna isprava koja sadrži i ovjeru kojom se pomorac ovlašćuje obavljati brodske djelatnosti na onim dužnostima i razinama odgovornosti, uz moguća ograničenja, međunarodnu ili drugu propisanu oznaku, te rok valjanosti, kako je u toj ispravi naznačeno.

¹⁵ Čl. 113. Pravilnika glasi: „Svjedodžbe o osposobljenosti izdane od nadležnih tijela država članica Europske unije i trećih država priznatih od strane Europske komisije u skladu s odredbama direktive kojom se uređuju minimalni standardi izobrazbe pomoraca, u Republici Hrvatskoj priznaju se ako su priznate od Europske komisije, te ukoliko Republika Hrvatska sa odnosnom trećom državom ima sklopljen odgovarajući sporazum o priznavanju svjedodžbi u skladu s odredbama STCW Konvencije.“

stvari na brodu i okoliš onečišćenjem uljem, opasnim kemikalijama ili štetnim tvarima (st. 1.). Ipak, sloboda kretanja može se ograničiti samo ako je to nužno radi sigurnosti putnika i drugih osoba i stvari na brodu, radi zaštite broda ili zaštite okoliša. Može za stranog državljanina trajati najdulje do dolaska broda u prvu luku u koju brod uplovi, a za državljane Republike Hrvatske najkasnije do dolaska u prvu hrvatsku luku (st. 2.). Zapovjednik broda dužan je sve poduzete mjere unijeti u brodski dnevnik s obrazloženjem (st. 3.). Kada je riječ o statusnim pitanjima, zapovjednik broda mora unijeti u brodski dnevnik i o tome sastaviti zapisnik o rođenju i smrti osobe na brodu, naznačujući mjesto ili zemljopisnu poziciju broda i vrijeme rođenja, odnosno smrti te primiti izjavu posljednje volje i to primanje unijeti u brodski dnevnik, navodeći vrijeme kada je primio izjavu posljednje volje (čl. 152., st. 4., 5. i 6. PZ). U slučaju izvršenja kaznenih djela od strane člana posade broda, putnika ili druge osobe na brodu, zapovjednik broda dužan je poduzeti, prema okolnostima, mjere potrebne da se spriječi ili ublaži nastupanje štetnih posljedica toga djela i da se izvršitelj pozove na odgovornost (čl. 161. PZ). Pored navedenih javnih ovlaštenja, PZ daje ovlaštenja zapovjedniku broda i u čl. 155., 159., 160., 161. i 162.

4. PRAKSA EUROPSKOG SUDA ZA LJUDSKA PRAVA I EUROPSKOG SUDA PRAVDE / *Case Law from European Court of Human Rights and the European Court of Justice*

Namjera je da se razjašnjavanjem pravnih instituta koji su nastali kao rezultat dugogodišnje prakse i sagledavanjem njihovog međusobnog odnosa dođe do saznanja o pravno-logičkom mehanizmu odlučivanja Europskog suda za ljudska prava (engl. *European Court of Human Rights*, franc. *Cour Européenne des Droits de l'Homme*) (dalje: ECHR) i Europskog suda pravde (engl. *The Court of Justice of the European Union*, franc. *La Cour de justice de l'Union européenne*) (dalje: CJ) te uvidi predstavlja li kriterij državljanstva kao pretpostavka položaj zapovjednika broda diskriminaciju.¹⁶ Razlog tomu je i činjenica kako se preko sustava

¹⁶ Svakako vidi, Omejec, J., *Zabrana diskriminacije u praksi Europskog suda za ljudska prava*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 59, 2009., no. 5, str. 873-979.

europskih sudova sve više afirmira princip precedentalnog prava i time sudske prakse kao formalnog izvora prava, što zahtijeva pojačanu pozornost u praćenju i tog izvora prava.¹⁷

4.1. PRAKSA EUROPSKOG SUDA ZA LJUDSKA PRAVA / *Case Law from European Court of Human Rights*

Čl. 14. Europske konvencije¹⁸, prema mišljenju vladajuće doktrine, središnja je odredba konvencijskog prava vezana uz zabranu diskriminacije pošto je prihvaćena u svih 47 država stranaka Europske konvencije, a njegova je svrha zaštita pojedinaca od diskriminacije u uživanju prava i sloboda koje štite odredbe Europske konvencije i njezini protokoli.¹⁹ Međutim, čl. 14. nije samostalno pravo jednakosti, već zavisna odredba čije je područje primjene ograničeno na prava spomenuta u Europskoj konvenciji, a zahtjevi temeljem čl. 14. istaknuti ECHR-u moraju se odnositi na diskriminaciju u uživanju drugih prava Europske konvencije poput prava na privatni život, obiteljski život i sl. Posljedica ograničenog polja primjene čl. 14. je, ako činjenice o kojima je riječ nisu unutar opsega nekog prava Europske konvencije, onda ne postoji utopište u Europskoj konvenciji.²⁰

Praksa ECHR-a dokazuje da je velika većina utvrđenih povreda čl. 14. uključivala izravnu diskriminaciju – drukčije postupanje osobama u relativno sličnim situacijama bez objektivnog i valjanog opravdanja. Međutim, Europska konvencija obuhvaća i neizravnu diskriminaciju – opća pravila ili mjere koje imaju nerazmjerno štetne učinke na određenu skupinu, bez obzira što one nisu posebno usmjerene na tu skupinu. Doktrina navodi četiri čimbenika koji čine smjernice za razgraničenje između

¹⁷ Bitno je za naglasiti da dva spomenuta suda, ECHR te CJ, premda institucionalno odvojena, nastoje uskladiti sudsku praksu te izbjeći konflikte u primjeni prava.

¹⁸ Europska konvencija za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda, NN-MU, br. 18/97., 6/99., 14/02., 13/03., 9/05., 1/06. i 2/10.:

Zabrana diskriminacije:

Uživanje prava i sloboda koje su priznate u ovoj Konvenciji osigurat će se bez diskriminacije na bilo kojoj osnovi, kao što je spol, rasa, boja kože, jezik, vjeroispovijed, političko ili drugo mišljenje, nacionalno ili društveno podrijetlo, pripadnost nacionalnoj manjini, imovina, rođenje ili druga okolnost.

¹⁹ Tako, Omejec, J., *Konvencija za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda u praksi Europskog suda za ljudska prava*, Strasbourški *acquis*, Zagreb, Novi informator, 2013., str. 1297. *et seq.*

²⁰ *Podrobnije ibid.*, str. 1296. *et seq.*

(dopuštenog) različitog postupanja i (nedopuštene) diskriminacije u smislu čl. 14. Europske konvencije. Prvo, podnositelj mora pokazati da je osporeno postupanje bilo manje povoljno nego ono koje je primijenjeno na druge usporedive skupine. Drugo, na državi je da pokaže, kao stvar činjenica potkrijepljenih dokazima, da je osporena praksa prihvatljiva i racionalna, odnosno da razlika u postupanju ima objektivno i razumno opravdanje. To će zahtijevati pozivanje na ciljeve politika za koje se smatra da će u tomu pomoći. Riječ je o zahtjevu za postojanjem legitimnog cilja koji se nastoji postići takvom različitom praksom. Treće, učinak postupanja mora biti razmjernan ciljevima politika kojima se teži i takav da ne pogađa pravednu ravnotežu između zaštite općeg interesa zajednice i poštovanja temeljnih ljudskih prava. Četvrto, u obzir se uzima i činjenica smatra li se osporeno postupanje tužene države nediskriminatornim u drugim demokratskim državama (postojanje tzv. „zajedničke osnove“).²¹ Dakle, ne uzrokuje svako drukčije postupanje povredu čl. 14. Razlika nije diskriminacijska kada ima objektivno i razumno opravdanje. Različito postupanje može se objektivno i razumno opravdati: 1) kada ima legitimni cilj i 2) kada su sredstva koja se pritom primjenjuju razumno razmjerna legitimnom cilju koji se nastoji postići.²²

Kada govorimo o državljanstvu, članak 14. Konvencije izričito zabranjuje diskriminaciju na osnovi državljanstva. Sud je analizirao mnoge slučajeve koji se odnose na diskriminaciju nedržavljana.²³ Štoviše, i odnosu na razlike na osnovi državljanstva, ECHR u predmetu *Gaygusuz protiv Austrije* (br. 17371/90), 16. rujna 1996., navodi kako bi: „... trebalo podnijeti vrlo snažne razloge prije nego što bi Sud mogao razmotriti razliku u postupanju utemeljenu isključivo

²¹Tako i podrobnije, *ibid.*, str. 1328.

²² Za objašnjenje cjelokupne tehnike ispitivanja diskriminacije prema čl. 14. vidi *ibid.*, str. 1331. et seq.

²³ Iako prema saznanjima autora ne postoji predmet čiji bi sadržaj bio zabrana imenovanja, odnosno diskriminacija zapovjednika broda temeljem kriterija državljanstva, ECHR je razmatrao brojne predmete navodne diskriminacije nedržavljana. Primjerice, *Koua Poirrez protiv Francuske* (br. 40892/98), 30. rujna 2003., *Moustaquim protiv Belgije* (br. 12313/86), 18. veljače 1991. pa bi argumentom analogije (*analogia iuris*) i njegovom interpretativnom funkcijom došli do pravnog standarada zabrane diskriminacije temeljem kriterija državljanstava zbog njegove nadržavne prihvaćenosti. Do istog jurističkog zaključka bi došli i argumentom zakonitosti koji zahtijeva da se značenje nižih pravnih normi, u konkretnom slučaju PZ, traži u značenjima viših normi, dakle ECHR-a (arg. Ustav RH, NN, br. 56/90., 135/97., 8/98., 113/00., 124/00., 28/01., 41/01., 55/01., 76/10., 85/10., 05/14., čl. 141.).

na osnovi državljanstva u skladu s Konvencijom“.²⁴

4.2. PRAKSA EUROPSKOG SUDA PRAVDE / Case Law From European Court of Justice

EJ je najviša sudska instancija EU i ima zadaću osigurati da se u interpretaciji i primjeni Osnivačkog ugovora EU poštuje pravo. Njegova je praksa izvor prava za sve države članice i sve europske institucije, a presude obvezujuće za sve nacionalne sudove, uključujući i one najviše, poput ustavnih i vrhovnih sudova.²⁵

U predmetu CJ, C-405/01 *Marina Mercante Espanola v. Administracion del Estado*²⁶, španjolski je zakonodavac ograničio radno mjesto zapovjednika broda i prvog časnika brodova španjolske trgovačke mornarice na španjolske državljanke i na taj način ograničio slobodu kretanja radnika.²⁷ Zbog spomenutog ograničenja slobode kretanja i diskriminatornog postupanja, Španjolska se našla pred CJ, pred kojim je te sporne odredbe opravdavala pozivajući se na iznimku javne službe. Naime, španjolsko zakonodavstvo dodjeljuje zapovjednicima brodova i prvim časniciima trgovačkih brodova pod španjolskom zastavom prava vezana za održavanje sigurnosti i obnašanje policijskih ovlasti na brodu te ovlasti javnog bilježnika, kao i ovlasti registracije rođenja, sklapanje braka i evidencije smrti, koje se ne mogu objasniti isključivo obvezama zapovijedanja brodom. Takve dužnosti, prema mišljenju tuženog, predstavljaju sudjelovanje u obnašanju prava temeljem ovlasti koje dodjeljuje javno pravo u svrhu zaštite općeg interesa države pod čijom je zastavom brod. Doktrina navodi kako je CJ u ovom slučaju usko interpretirao pojam države i javne vlasti s ciljem proširenja koncepta slobode kretanja radnika. Naime, navodi

²⁴ Podrobnije, Omejec, J., Konvencija za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda... *cit.*, str. 1329. i 1336.

²⁵ Rodin, S., Europski sud kao najviši sud Europske unije, *Novi informator*, br. 6242-6243, Zagreb, 2014., str. 1.

²⁶ C-405/01 *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española v. Administración del Estado* 2003 [ECR] I-10391.

²⁷ Glava IV. Ugovora o funkcioniranju EU-a regulira „Sloboda kretanja osoba, usluga i kapitala“, a članak 45. (bivši članak 39. UEZ-a) nalazi se u Poglavlju 1. naslovljen „Radnici“. Praksa pokazuje kako je pravilnije govoriti o slobodi kretanja zaposlenika tj. nesamostalno zaposlenih osoba, a ne slobodi kretanja radnika. Tako, JOSIPOVIĆ, Tatjana, *Pravni promet nekretnina u Europskoj uniji – prilagodba hrvatskog pravnog poretka europskom*, Narodne novine, Zagreb, 2003., str. 15. et seq.

kako je odlukom Suda utvrđena nužnost da se javne vlasti moraju koristiti redovito kako bi im se priznao status iznimke koja ograničava slobodu kretanja radnika te kako to nije slučaj kod zapovjednika broda i prvog časnika kojima obavljanje javnih ovlasti predstavlja manji, odnosno povremeni dio njihovih aktivnosti.²⁸

5. KONVENCIJA UJEDINJENIH NARODA O PRAVU MORA / The United Nations Convention on the Law of the Sea

Pred CJ kao pravno oružje na temelju kojeg se traži zaštita podnosi se i Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i Završni akt Treće konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora s Prilozima I-VII. i Dodatkom i Sporazum o primjeni XI dijela Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora od 10. prosinca 1982. (dalje: Konvencija UN o pravu mora).²⁹ Ova Konvencija nema odredbe o državljanstvu posade broda jer to nije kriterij prema kojem će se rasuđivati kako posada obavlja povjerene joj zadatke na brodu i u vezi s brodom. Ipak, za ovaj rad posebno je važan čl. 94., st. 2. t. b) ove Konvencije (Dio VII. Otvoreno more, Opće odredbe) prema kojem je dužnost svake države zastave vršiti jurisdikciju nad svakim brodom koji vijori njezinu zastavu, njegovim zapovjednikom, časniciima i posadom u skladu sa svojim unutrašnjim pravom glede upravnih, tehničkih i socijalnih pitanja koja se tiču broda. Pored toga, Konvencija UN-a o pravu mora obvezuje svaku državu da, za brodove koji vijore njezinu zastavu, poduzima potrebne mjere za ostvarivanje sigurnosti na moru, između ostaloga glede: (a) konstrukcije i opreme broda i njegove sposobnosti za plovidbu; (b) sastava, radnih uvjeta i osposobljavanja posade, vodeći računa o primjenjivim međunarodnim aktima; (c) upotrebe signala, održavanja veza i sprečavanja sudara. Te mjere uključuju, između ostalog, i one koje su potrebne da se osigura da je svaki brod pod odgovornošću zapovjednika broda i časnika koji imaju odgovarajuću osposobljenost, naročito za upravljanje

²⁸ Tako i podrobnije RODIN, Siniša, ČAPETA, Tamara, Goldner Lang, I. (ur.), *Izbor presuda Europskog suda*, Novi informator, Zagreb, 2009., str. 209-210.

²⁹ Republika Hrvatska je stranka na temelju notifikacije o sukcesiji i pristupu (akcesiji) (NN-MU, br. 11/95.). Konvencija UN-a o pravu mora široko je prihvaćena sa 166 država stranaka. Vidi na mrežnoj stranici: http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm (12.04.2014.).

brodom, navigaciju, veze i upravljanje strojevima, te da posada po svojoj osposobljenosti i broju odgovara tipu, veličini, strojevima i opremi broda te da zapovjednik, časnici, a u odgovarajućoj mjeri i posada, potpuno poznaju sve primjenjive međunarodne propise i da se od njih zahtijeva poštovanje tih propisa o sigurnosti života na moru, sprečavanju sudara, sprečavanju, smanjivanju i nadziranju onečišćenja mora i održavanju radio-veza.³⁰

6. POREDBENA ISKUSTVA IZ DRŽAVA ČLANICA EU / Comparative Experience from EU Member States

Prof. Barnard³¹ razlikuje izravnu i neizravnu diskriminaciju vezanu i za položaj zapovjednika broda u zakonodavstvima Unije. Izravna diskriminacija se odnosi isključivo na pitanje državljanstva, dok se neizravna diskriminacija tiče znanja jezika i pomorskog zakonodavstva pojedine od država članice kao uvjeta za imenovanje, odnosno zapošljavanja na položaj zapovjednika broda. Zaključuje da na razini EU više ne postoji izravna diskriminacija nakon što je Njemačka promijenila zakon u 2006. brisanjem odredbi o diskriminaciji po osnovu državljanstva na položaj zapovjednika i prvog časnika. Naime, u predmetu C-47/2 *Albert Anker, Klaas Raas, Albertus Snoek v. Bundesrepublik Deutschland*, CJ dao je, na zahtjev njemačkog suda *Schleswig-Holsteinisches Oberverwaltungsgericht (Higher Administrative Court, Schleswig-Holstein)* prethodno mišljenje u interpretaciji čl. 39(4) EC. Pitanje je bilo da li Anker, Ras i Snoek, koji su nizozemski državljani imaju pristup zapošljavanju na položaj zapovjednika ribarskog broda koji vije njemačku zastavu. CJ je zauzeo sljedeće stajalište: „Čl. 39. st. 4. EC mora se tumačiti kao pravo države članice da rezervira za svoje državljane položaj kapetana broda kada brod vije nacionalnu zastavu, pod pretpostavkom da se bavi „brodarstvom u manjem opsegu“ („*Kleine Seeschiffahrt*“) te da javne ovlasti koje su dodijeljene kapetanu na temelju zakona isti vrši redovito

³⁰ Usp. Rudolf, D., Međunarodno pravo mora, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 1985., str. 298.

³¹ Barnard, C., European Network of Free Movement of Workers, Thematic Report, Seafarers, December 2011. Od iste autorice vidi i EC Employment Law, Third Edition, Oxford EC Law Library, 2006., str. 264. Dr. Bernard je profesorica Europskog prava na Sveučilištu Cambridge, Pravni fakultet.

odnosno da javne ovlasti ne predstavljaju manji dio njegovih aktivnosti.“ Ovo mišljenje je tim zanimljivije jer njemački Pravilnik o posadi broda (njem. *Schiffsbesetzungsverordnung*) iz 1998. koji je noveliran u 2006.³² određuje: „Bez obzira na bruto tonažu broda, kapetan broda mora biti njemački državljanin u smislu Temelnog zakona te mora posjedovati njemačke svjedodžbe o osposobljenosti.“

Jednako je učinila i Francuska promjenama zakona u 2008.³³ Ipak, Španjolska³⁴ i Danska³⁵ su zadržale pravo da u određenim slučajevima uskrate svakoj kvalificiranoj osobi pravo na imenovanje za zapovjednika broda, ako to u bitnom utječe na njegova javna ovlaštenja na španjolskom i danskom brodu.

Situacija u odnosu prema neizravnoj diskriminaciji u pravima država članica je bitno drukčija. U Češkoj Republici zapovjednik broda mora biti 1.) češki državljanin ili 2.) državljanin jedne od država Unije koji posjeduje dostatna znanja češkog jezika.³⁶ Francuska, Grčka,³⁷ Irska³⁸ i Litva³⁹ imaju uvjete u vezi s jezikom. Neke države, poput Francuske, Češke Republike i Poljske⁴⁰ traže znanje

³² *Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)* vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2577), zuletzt geändert durch Art. 524 der Verordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407).

³³ France Loi 420 of 18 Jim 1966 and Décret 1,078 of 31 Dec 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, etc. Commercial Code, e.g., Loi 5 of 3 Jan 1967 (nationality of vessels and maritime liens). Implemented by Décret 967 of 27 Oct 1967. Loi 545 of 7 Jul 1967 (events at sea, e.g., collision, salvage, general average). Implemented by Décret 65 of 19 Jan 1968. Loi 522 of 3 Jul 1967 (maritime insurance). Implemented by Décret 64 of 19 Jan 1968. [Code des Voies Navigables et de la Navigation Intérieure] of 1941 (inland and domestic water navigation). Amended by Loi 576 of 12 Jul 1994. Compiled, with other relevant legislation, as Code du Domaine Public Fluviale et de la Navigation Intérieure. Loi 340 of 28 Feb 1948 Portant Organisation de la Marine Marchand. Title II, Chapter IV of the Merchant Marine Disciplinary and Penal Code Act of December 1926 as amended.

³⁴ C.Com, bk. III (1885); Ley de 21 Aug. 1893 (Ship Mortgages); Ley of 22 Feb 1949 (bills of lading).

³⁵ *Sølov (Merchant Shipping)*. Lov 170 of 16 Mar 1994 (maritime code conforming to the general Scandinavian maritime code). Last amended by Lov 228 of 21 Apr 1999. Note: The maritime code incorporates the 1927 law on ship registry).

³⁶ Republic Act 61 of 29 Oct 1952. Law of 24 Feb 2000 (sea transport). Law of 25 May 1995 (inland navigations and waterways).

³⁷ *Kodix idiotikou Nautikou Dikaiou*. Act 3,816 of 28 Feb 1958. Amended by Law 2,107 of 1992. Law 95 of 1979 (maritime companies).

³⁸ Merchant Shipping Act of 1947. Merchant shipping (liability of ship owners and others) Act of 1996. Maritime jurisdiction Act of 1959. Jurisdiction of courts (maritime conventions) Act of 1989.

³⁹ Law of 29 Apr 2003 (Maritime Code), Law of 22 Dec 2005, Law 142 of 22 Jun 1994.

⁴⁰ Law of 14 Sep 2001 (maritime code). Law of 21 Dec 2000 (maritime transport). Law of 26 Jul

nacionalnog pomorskog prava, a kandidat za položaj zapovjednika ili višeg časnika na poljskim brodovima mora položiti ispit iz poljskog pomorskog prava.

U nastavku rada daje se prikaz pojedinih nacionalnih pomorskih zakona, odnosno posebnih propisa o pomorcima (posadi broda).

6.1. SLOVENIJA / Slovenia

Pomorski zakonik Republike Slovenije – **PZRS**⁴¹ koncepcijski slijedi rješenja Plovidbenog zakona koji je važio do njegovog stupanja na snagu 12. svibnja 2001., a dijelom je preuzeo i odredbe hrvatskog Pomorskog zakonika iz 1994. kao i odredbe pojedinih međunarodnih konvencija koje je Republika Slovenija ratificirala.

Ukratko, odredbe o zapovjedniku broda (slov. *poveljnik ladje*) nalaze se u čl. 161.-180. On ima vrlo slične funkcije kao i zapovjednik broda u PZ-u. To su: 1.) zastupanje brodar; 2.) odgovornost za sigurnost plovidbe i ljudskih života na moru te 3.) izvršavanje javnih ovlaštenja. PZRS ne sadrži odredbe o državljanstvu zapovjednika broda, a imenuje ga i razrješava brodar (čl. 161., st. 2.).

6.2. ITALIJA / Italy

U Republici Italiji na snazi je još uvijek dugovječni Pomorski zakonik (tal. *Codice della navigazione* – dalje: CN), donesen 30. ožujka 1942. Kraljevskim dekretom br. 327.⁴² Sve osobe koje se nalaze na brodu podložne su naložima zapovjednika broda (čl. 186. CN), a imenuje ga isključivo brodar (tal. *armatore*) kao nositelj plovidbenog pothvata pa ga može u svakom trenutku i razriješiti dužnosti (čl. 273. CN). Brodar je odgovoran za postupke posade i ugovorne obveze koje je preuzeo u okviru ovlaštenja zapovjednik broda u odnosu prema brodu i prijevozu koji se s tim brodom obavlja. Brodar nije, kao i u hrvatskom i slovenskom zakonu, odgovoran za obveze zapovjednika broda u pogledu pružanja pomoći ili spašavanja na moru ili u pogledu onih dužnosti koje zapovjedniku broda stavlja na teret sam zakon kao najodgovornijoj

1991 (conditions of operation in international transportation). Law of 26 Oct 2000 (ships registry). Law of 20 Dec 1996 (harbours and seaports).

⁴¹ Ur. list RS, br. 26/01., 21/02. 110/02.-PGI-1, 2/04., 37/04.-UPB1, 98/05., 49/06., 120/06.-UPB2, 88/10. i 59/11.

⁴² *Codice della navigazione* (042U0327) (GU n.93 del 18-4-1942), *Entrata in vigore del provvedimento*: 21/4/1942. Amended by Legge 359 of 14 Aug 1974.

osobi za plovidbu (čl. 274., st. 2. CN), a nije odgovoran niti za radnje zapovjednika broda u obavljanju javnih ovlaštenja.

Ono što je bitno različito u odnosu prema našem Pomorskom zakonu je pitanje državljanstva zapovjednika broda. Zapovjednik talijanskog broda više ne mora biti talijanski državljanin već pod jednakim uvjetima to pravo pripada i državljanima EU i Europskog gospodarskog prostora (EEA), a u skladu s presudom CJ, br. C-447/07. CJ je pronašao da je odredba (zapravo uvjet) o isključivo talijanskom državljanstvu suprotna čl. 39. Europske Unije o slobodi kolanja radne snage u okvirima Unije.⁴³

Stoga je u CN dodan čl. 292. koji sada glasi: „Na brodovima koji viju talijansku zastavu, zapovjednik i prvi časnik palube, ako posljednji preuzme obavljanje ovlasti zapovjednika, moraju biti državljani jedne od država članica EU ili neke druge države članice Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru (EEA). Pristup takvoj funkciji podložan je dokazu o profesionalnoj osposobljenosti te poznavanju talijanskog jezika i zakonodavstva u pogledu držanja dokumenata na brodu i izvršenju javnih funkcija (ovlasti) koje se povjeravaju zapovjedniku. Uredbom Ministarstva infrastrukture i prometa utvrđuju se programi za stručno osposobljavanje, kao i kompletna organizacija za verificiranje zahtjeva.“

Dakle, u Italiji je napuštena izravna diskriminacija, a uvedena neizravna diskriminacija (jezik i zakonodavstvo) što se objašnjava javnim ovlaštenjima zapovjednika broda za koja ne odgovara brodar.

6.3. NIZOZEMSKA / *Netherland*

U Kraljevini Nizozemskoj na snazi je poseban Zakon o pomorcima (niz. *Wet zeevarenden*)⁴⁴ iz 1997. koji sadrži 85 članaka podijeljenih u devet poglavlja.⁴⁵

⁴³ Declares that, by maintaining in its legislation the requirement that masters and chief officers on all vessels flying the Italian flag hold Italian nationality, the Italian Republic has failed to fulfil its obligations under Article 39 EC. V. <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=77107&mode=req&pageIndex=1&dir=&occ=first&part=1&te>. Čl. 39. sada se nalazi u čl. 45. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

⁴⁴ Wet van 11 december 1997, houdende regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningwet)

⁴⁵ Zakon o pomorcima temelji se i na STCW Konvenciji koja je značajno revidirana u 1995. i 2010. Pored ovog Zakona, materiju pomorskog prava još uređuju Pomorski zakon (*Schepenbesluit*), Trgovački zakon (*Wetboek van Koophandel*), Građanski zakon (*Burgerlijk Wetboek*) i drugi zakoni. U Građanskom zakonu nalaze se i odredbe Haško-Visbijskih pravila

Odredbe o zapovjedniku broda, odnosno o kapetanu (niz. kapitein), nalaze se u Poglavlju 3. (članci 26-32.a).

Prije neposredne analize odredbi o državljanstvu zapovjednika broda, bitno je naglasiti da zapovjednika broda imenuje i razrješuje brodar (niz. *scheepsbeheerder*). *Scheepsbeheerder* se definira kao vlasnik broda ili zakupoprimalatelj ili druga osoba koja upravlja brodom i on je brodar. Prema čl. 32. a. *Wet zeevarenden*-a, zapovjednik broda obavezan je slijediti upute i naloge brodara koji nisu protivni njegovim zakonskim obavezama. Dodatno, zapovjednik broda dužan je stalno obavještavati brodara o svemu što je vezano za brod i teret na brodu i pitati ga za uputu prije poduzimanja bilo kojih radnji (mjera) koje tangiraju brodarev financijski interes.

Odredbe o tome tko može biti zapovjednik nizozemskog broda (brod koji vije zastavu Nizozemske) nalaze se u čl. 29. i čl. 30. *Wet zeevarenden* i moglo bi se tvrditi da su dosta liberalne jer ne sadrže niti izravne, a niti neizravne odredbe o diskriminaciji. Općenito, za zapovjednika broda može biti imenovana osoba koja je državljanin Kraljevine Nizozemske ili neke druge države (čl. 29.). U sljedećem članku *Wet zeevarenden* detaljnije se razrađuje materija o državljanstvu na sljedeći način: a) osoba koja je državljanin države članice Europske unije ili jedne od država članica Europskog gospodarskog prostora (EEA) izuzeta je od svih posebnih zahtjeva o državljanstvu u vezi sa zapovjedništvom nad nizozemskim brodom, osim ribarskim; b) osoba koja je državljanin države koja je u postupku pristupanja Europskoj uniji također je izuzeta od posebnih zahtjeva; c) u konačnici, za zapovjednika nizozemskog broda može biti imenovana i osoba koja je certifikat stekla od države članice STCW Konvencije.

6.4. ŠVEDSKA I NORVEŠKA / *Sweden and Norway*

Formalni preduvjeti za zapovjednika broda nalaze se u Pravilniku o stručnoj spremi pomoraca. Kako bi dobio ovu klasifikaciju, potencijalni zapovjednik broda mora imati određeni stupanj obrazovanja i radno iskustvo. Pored niza formalnih uvjeta, postoji nekoliko i drugih vezanih za psihofizičku spremu. Ono što je nama

iz 1968., dok su odredbe Haških pravila iz 1924. bile u okviru Trgovačkog zakona. O svemu vidi opširnije Margetson, N.K., The system of liability of articles III and IV of the Hague – Visby Rules (doktorska disertacija), Uitgeverij Paris, Zutphen, The Netherlands, 2008.

bitno je da prema Pravilniku o sigurnosti plovidbe (SFS 1998:965 *Förordning om behörighet för sjöpersoner*) zapovjednik broda mora biti švedski državljanin.⁴⁶ Slična situacija je i u drugoj skandinavskoj zemlji, Norveškoj.⁴⁷ Zapovjednik broda mora biti državljanin Norveške. Međutim, pod određenim pretpostavkama može se dopustiti strancima da budu zapovjednici brodova.⁴⁸

7. ZAKLJUČAK / *Conclusion*

Jedna od temeljnih sloboda unutarnjeg europskog tržišta je sloboda kretanja. Ona podrazumijeva ukidanje svake diskriminacije na temelju državljanstva među radnicima iz država članica EU u vezi sa zapošljavanjem (čl. 45., st. 1., 2. i 3. UFEU), a ove se odredbe ne primjenjuju na zapošljavanje u javnim službama (čl. 45., st. 4. UFEU). Je li onda sloboda kretanja radnika, kao europski standard, ozbiljno narušena u čl. 146., st. 2. Pomorskog zakonika kojim se imperativno određuje da zapovjednik hrvatskog broda mora biti državljanin Republike Hrvatske?

U svim promatranim pomorskim pravima država EU zapovjednici brodova imaju tri skupine ovlaštenja: 1.) sigurnosne funkcije, 2.) upravne funkcije (javna ovlaštenja) i 3.) zastupanje brodara. Dakle, nesporno je da zapovjednici brodova, kako bi obnašali javne dužnosti koje su im dodijeljene, djeluju kao predstavnici javne vlasti, obavljajući službu od općeg interesa za državu pod čijom je zastavom brod. Ipak, pozivanje na iznimku od slobode kretanja radnika koju propisuje čl. 45., st. 4, ne može se opravdati jer je potrebno da se takvim pravima na redovnoj osnovi često i zbiljski koristi oni kojima su dodijeljena te da ne predstavljaju tek mali dio njihovih aktivnosti. U slučaju zapovjednika broda njegova temeljna funkcija je odgovornost za sigurnost broda i red na brodu, dok su javna ovlaštenja na izvanrednoj osnovi. Zbog toga, kako je istaknuto u presudi CJ (Predmet C-405/01 *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Espanola v Administracion del Estado* 2003.), doseg te iznimke mora se ograničiti na ono što je strogo nužno za zaštitu općeg interesa države članice o kojoj je riječ, a taj interes ne može biti ugrožen ukoliko ovlasti

⁴⁶ The Maritime Code, no. 1009 (1994) (Swed.), consolidating of all Swedish maritime legislation.

⁴⁷ Lov 39 of 24 Jun 1994 (consolidated law on maritime activities). Lov 48 of 12 Jun 1987 om norsk internasjonalt skipsregister (ships registry). Skipssikkerhetsloven. Lov 9 of 16 Feb 2007 (maritime safety and security).

⁴⁸ Dostupno na mrežnim stranicama: <http://www.sjofartsdir.no/> (12.04.2014.).

koje su dodijeljene temeljem javnog prava, a koje se koriste tek sporadično, čak i iznimno, imaju državljani drugih država članica. Štoviše, to je potvrđeno i praksom ECHR-a. Konkretno, ono što se postavlja kao pitanje u našem slučaju je, je li ostvarena pravedna ravnoteža između zahtjeva vršenja javne službe i zahtjeva zaštite temeljnih prava pojedinca, odnosno je li zakonodavac dokazao da nije očigledno nerazumno očekivati da će se implementacijom kriterija državljanstvom kao pozitivnog kriterija za pristup funkciji zapovjednika broda, ostvariti društveni cilj koji bi trebao biti koristan za društvo u cjelini? Činjenica je da država u konkretnom slučaju nema objektivnog i valjanog opravdanja za diferencijalno postupanje. Jedini argumenti države, koji po njenom mišljenju opravdava diferencijalno postupanje, predstavlja vršenje javnih ovlasti zapovjednika broda, ali su one u stvarnosti tek manji dio njegovih aktivnosti.

Upravo radi poštovanja europskog antidiskriminacijskog prava predlaže se *de lege ferenda* ukinuti kriterij hrvatskog državljanstva kao uvjet za obavljanje funkcije zapovjednika hrvatskog broda (izravna diskriminacija) te odrediti da zapovjednik hrvatskog broda može biti svaki državljanin države članice EU ili jedne od država stranaka EEA s tim da se, u cilju zaštite naših pomoraca, iskoristi i uvede obveza poznavanja hrvatskog jezika kao dodatni uvjet za pristup položaju zapovjednika hrvatskog broda, kao i položen ispit iz vrlo složene strukture našeg pomorskog prava (neizravna diskriminacija). Italija, Francuska, Poljska i druge države članice EU, u spomenutim slučajevima, su vrlo instruktivni primjeri.

REFERENCES / Literature

- [1] Barnard, C., EC Employment Law, Third Edition, Oxford EC Law Library, 2006., str. 264.
- [2] Barnard, C., European Network of Free Movement of Workers, Thematic Report, Seafarers, December 2011.
- [3] Brajković, V., Problem brodaru u njegove odgovornosti de iure condendo, u: Ugovor o iskorišćavanju brodova na moru, Zbornik rasprava, JAZU, Zagreb, 1951., str. 75.
- [4] Grabovac, I., Kaštela, S., Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskog prometnog prava, Odabrana poglavlja, HAZU i Književni krug Split – Pomorska biblioteka, Zagreb – Split, vol. 15, 2013., str. 25.
- [5] Jakaša, B., Udžbenik plovidbenog prava, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 140.
- [6] Josipović, T., Pravni promet nekretnina u Europskoj uniji – prilagodba hrvatskog pravnog poretka europskom, Narodne novine, Zagreb, 2003., str. 15. et seq.
- [7] Konvencija UN o pravu mora, Republika Hrvatska je stranka na temelju notifikacije o

- sukcesiji i pristupu (akcesiji) (NN-MU, br. 11/95.).
- [8] Margetson, N., The system of liability of articles III and IV of the Hague – Visby Rules (doktorska disertacija), Uitgeverij Paris, Zutphen, The Netherlands, 2008.
 - [9] Omejec, J., Konvencija za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda u praksi Europskog suda za ljudska prava, Strasbourgški acquis, Zagreb, Novi informator, 2013., str. 1328.
 - [10] Omejec, J., Zabrana diskriminacije u praksi Europskog suda za ljudska prava, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 59, 2009., no. 5, str. 873–979.
 - [11] Pecotić Kaufman, J., Pomorska kabotaža u praksi Europske zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 57, 2007., no. 4-5, str. 789-820.
 - [12] Pravni leksikon, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007., str. 4.
 - [13] Rodin, S., Čapeta, T., Goldner Lang, I. (ur.), Izbor presuda Europskog suda, Novi informator, Zagreb, 2009., str. 209-210.
 - [14] Rodin, S., Europski sud kao najviši sud Europske unije, Novi informator, br. 6242-6243, Zagreb, 2014., str.1. RUDOLF, Davorin, Međunarodno pravo mora, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 1985., str. 298.
 - [15] Škarica, V., Osnova trgovačkog pomorskog zakona za jugoslavensku državu: sa popratnim tumačem, Hrvatska štamparija, Split, 1919., str. 27.
 - [16] Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage), OJ No L 364, 12.12.1992, p. 7.
 - [17] Češko pomorsko pravo, Republic Act 61 of 29 Oct 1952. Law of 24 Feb 2000. Law of 25 May 1995 (inland navigations and waterways).
 - [18] Dansko pomorsko pravo, Sølov (Merchant Shipping). Lov 170 of 16 Mar 1994 (maritime code conforming to the general Scandinavian maritime code). Last amended by Lov 228 of 21 Apr 1999. Note: The maritime code incorporates the 1927 law on ship registry).
 - [19] Direktive 2008/106/EZ o minimalnoj razini izobrazbe pomoraca.
 - [20] Direktive 2012/35/EZ o izmjenama Direktive 2008/106/EZ o minimalnoj razini izobrazbe pomoraca.
 - [21] Europska konvencija za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda, NN-MU, br. 18/97., 6/99., 14/02., 13/03., 9/05., 1/06. i 2/10.
 - [22] Francusko pomorsko pravo, France Loi 420 of 18 Jim 1966 and Décret 1,078 of 31 Dec 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, etc. Commercial Code, e.g., Loi 5 of 3 Jan 1967 (nationality of vessels and maritime liens). Implemented by Décret 967 of 27 Oct 1967. Loi 545 of 7 Jul 1967 (events at sea, e.g., collision, salvage, general average). Implemented by Décret 65 of 19 Jan 1968. Loi 522 of 3 Jul 1967 (maritime insurance). Implemented by Décret 64 of 19 Jan 1968. [Code des Voies Navigables et de la Navigation Intérieure) of 1941 (inland and domestic water navigation). Amended by Loi 576 of 12 Jul 1994. Compiled, with other relevant legislation, as Code du Domaine Public Fluviale et de la Navigation intérieure. Loi 340 of 28 Feb 1948 Portant Organisation de la Marine Marchand. Title II, Chapter IV of the Merchant Marine Disciplinary and Penal Code Act of December 1926 as amended.
 - [23] Grčko pomorsko pravo, Kodix idiotikou Nautikou Dikaiou. Act 3,816 of 28 Feb 1958. Amended by Law 2,107 of 1992. Law 95 of 1979 (maritime companies).
 - [24] Irsko pomorsko pravo, Merchant Shipping Act of 1947. Merchant shipping (liability of ship owners and others) Act of 1996. Maritime jurisdiction Act of 1959. Jurisdiction of courts

- (maritime conventions) Act of 1989.
- [25] Latvijsko pomorsko pravo, Law of 29 Apr 2003 (Maritime Code), Law of 22 Dec 2005, Law 142 of 22 Jun 1994.
 - [26] Međunarodne konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca, 1978. (tzv. STCW Konvencija, 1978.), NN-MU, br. 1/92.
 - [27] Nizozemski Zakon o pomorcima, Wet van 11 december 1997, houdende regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningwet)
 - [28] Norveški pomorski zakon, Lov 39 of 24 Jun 1994 (consolidated law on maritime activities). Lov 48 of 12 Jun 1987 om norsk internasjonalt skipsregister (ships registry). Skipssikkerhetsloven. Lov 9 of 16 Feb 2007 (maritime safety and security).
 - [29] Njemački pomorski zakon, Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2577), zuletzt geändert durch Art. 524 der Verordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407).
 - [30] Plovidbeni zakon, Sl. list SFRJ, br. 22/77. Plovidbeni zakon stupio je na snagu 1. siječnja 1978., a preuzela ga je Republika Hrvatska 1991. NN, br. 53/91.
 - [31] Poljsko pomorsko pravo, Law of 14 Sep 2001 (maritime code). Law of 21 Dec 2000 (maritime transport). Law of 26 Jul 1991 (conditions of operation in international transportation). Law of 26 Oct 2000 (ships registry). Law of 20 Dec 1996 (harbours and seaports).
 - [32] Pomorski zakonik, NN, br. 17/94.
 - [33] Pomorski zakonik, NN, br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11. i 56/13.
 - [34] Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca, NN, br. 130/13. i 45/14.
 - [35] Slovenski pomorski zakon, Ur. list RS, br. 26/01., 21/02. 110/02.-PGI-1, 2/04., 37/04.-UPB1, 98/05., 49/06., 120/06.-UPB2, 88/10. i 59/11.
 - [36] Španjolsko pomorsko pravo, C.Com, bk. III (1885); Ley de 21 Aug. 1893 (Ship Mortgages); Ley of 22 Feb 1949 (bills of lading).
 - [37] Švedski pomorski zakon, The Maritime Code, no. 1009 (1994) (Swed.), consolidating of all Swedish maritime legislation.
 - [38] Talijanski pomorski zakon, Codice della navigazione (042U0327) (GU n.93 del 18-4-1942), Entrata in vigore del provvedimento: 21/4/1942. Amended by Legge 359 of 14 Aug 1974.
 - [39] Ugovor o funkcioniranju Europske unije (dalje: UFEU), pročišćena inačica 2012., Sl. list C 326, 26.10.2012.
 - [40] Ugovora o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji, NN-MU, br. 2/2012. od 28. ožujka 2012.
 - [41] Uredbe o posadi brodova trgovačke mornarice, zapovjednik ne može biti strani državljanin, Sl. list FNRJ, br. 80/49.
 - [42] Ustav RH, NN, br. 56/90., 135/97., 8/98., 113/00., 124/00., 28/01., 41/01., 55/01., 76/10., 85/10., 05/14., čl. 141.
 - [43] Zakona o posadi brodova Jugoslavenske trgovačke mornarice, Sl. list SFRJ, br. 8/65.
 - [44] Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, NN, br. 124/09., 59/12.
 - [45] CJ, C-405/01 Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española v. Administración del Estado, 2003.
 - [46] CJ, C-447/07 Commission of the European Communities v. Italian Republic, 2008.
 - [47] CJ, C-47/02 Albert Anker, Klaas Raas, Albertus Snoek v. Bundesrepublik Deutschland, 2003.
 - [48] ECHR, Gaygusuz protiv Austrije (br. 17371/90), 16. rujna 1996.
 - [49] ECHR, Koua Poirrez protiv Francuske (br. 40892/98), 30. rujna 2003.
 - [50] ECHR, Moustaquim protiv Belgije (br. 12313/86), 18. veljače 1991.