

odgovara za štetu nastalu kontrabandom (koja je inače pokrivena ugovorom o osiguranju), ako je do kontrabande došlo doloznim postupkom zapovjednika. Za blaže stepene zapovjednikove krivnje odgovara osiguratelj. Osiguranik je nastupio dokaz da se u konkretnom slučaju nije radilo o zapovjednikovom dolusu.

/Dir.mar.1961, I, str.90-105/

E.P.

Bilješka. - U gornjoj presudi sudovi su raspravljali načelno pitanje, naime da li klauzula o preuzimanju ratnog rizika i sličnih znači, sama po sebi, da osiguratelj odgovara samo za štetu nastalu ratnim dogadjajima, ili pak treba klauzulu tumačiti u gramatičkom smislu. Sudovi su zauzeli ovo drugo stajalište. Pre-suda je interesantna i za naše osiguranike, jer bi se i oni mogli naći u sličnoj situaciji. Potrebno je da osobitu pažnju obrate formuliranju takvih klauzula, da bude potpuno jasno da li se preuzimaju samo ratni ili i mirnodopski rizici.

E.P.

ZAKONI I DRUGI PROPISI

Novi grčki Zakonik o pomorskom privatnom pravu

Novi grčki Zakonik o pomorskom privatnom pravu (Zak. br. 3816/1958) stupio je na snagu 1. IX 1958. Zakonik je podijeljen na 16 naslova s 297 članova. Naslovi se odnose na slijedeće materije: 1) brodove i vlasništvo na brodovima, 2) suvlasništvo brodova, 3) zapovjednika, 4) posadu, 5) odgovornost brodovlasnika, 6) ugovor o prijevozu, 7) fiducijarni prijenos vlasništva broda, 8) hipoteku na brod, 9) pomorske privilegije, 10) zaustavljanje i prinudno izvršenje na brodu, 11) zajedničke avarije i doprinos, 12) sudar, 13) tražbine iz pružanja pomoći, 14) pomorsko osiguranje, 15) zastaru i 16) prijelazne odredbe.

Ovaj Zakonik je obuhvatio samo odredbe o pomorskom privatnom pravu, a u pripremi je posebna kodifikacija pomorskog upravnog prava. Iako se medju zadacima nove kodifikacije spominje da joj je zadatak da uskladi grčko zakonodavstvo s unifikacijskim konvencijama, treba reći da je to samo djelomice u njoj postignuto, jer su dosljedno ugradjene u zakonik samo dvije konvencije od 1910. (Konvencija o sudaru i o pružanju pomoći i spasavanju

na moru), a u velikoj mjeri i Konvencija o teretnici od 1924., ali ostale konvencije su velikim dijelom ostale neuvažene (nапосе она о privilegijima i one о ограничењу одговорности власника морских бродова). Из овога законика није видљив став према конвеницијама о имунитету државних бродова од 1926., и према процедурним конвеницијама од 1952. (о грађанској надлеžности, кајненој надлеžности и о привременом заустављању бродова), али је то и разумљиво, јер је само материја конвеније о привременом заустављању бродова donekle обухваћена овом кодификацијом.

Sistematika закона је donekle nepovezana, тако на пр. о бродару нема sustavnih odredaba, али се ipak бродар definира и чак određuje njegovo upisivanje u upisnik, али у вези с ограничењем одговорности бродовласника, а не на odgovarajućem mjestu. О стварним правима говори се на неколико mjesta, naime u naslovima о власништву i suvlasništvu broda, као i о hipoteći i privilegijima, а уз то је остала одвојено на snazi i Uredba sa zakonskom snagom br. 3899/1958 o mortgage-u na brodovima (v. naš prikaz u Zborniku za pomorsko pravo, 1961).

U st.1. čl.1. Zakonika definira se брод (за svrhe ovog закона) као сваки пловни objekt s najmanje 10 netto reg истarskih тona, која se kreće vlastitim pogonskim sredstvima i namijenjena plovidbi na moru, али се одmah u drugom ставу određuje analogna primjena odredaba naslova o zapovjedniku, posadi, ugovoru o prijevozu, fiducijarnom prijenosu власништва, sudaru, pružanju помоћи na moru i pomorskom osiguranju na sve naprave.

Na бродове definirane u st.1. čl.1. primjenjuju se odredbe o obavezном upisu u грчки upisnik бродова. Prijenos власништва moguć je samo na temelju zakonitog naslova i sporazuma stranaka, али тај споразум mora biti pismen i mora biti upisan u upisnik, jer se inače smatra da do prijenosa власништва nije došlo. Prema tome je upis власништва u upisnik konstitutivan i medju strankama.

Upis бродова u izgradnji je fakultativan (čl.4), али се na upisane бродове u izgradnji primjenjuju odredbe o konstitutivnosti upisa za prijenos власништва (čl.7).

Za stvarna prava na броду postavljeno je izrično kolizijsko правило права заставе (čl.9), а то je i jedino kolizijsko правило које zakonik propisuје.

Odredbe o suvlasništvu brodova dosta detaljno normiraju kako odnose suvlasnika, tako i upravu zajedničkim poduhvatom. Četiri petine karatista mogu prodati cijeli brod, ali prijenos vlasništva na ostalim karatima vrši se tek nakon što je imaoču prava isplaćen odgovarajući dio kupovine, ili ako je taj iznos položen u javni polog. Na javnoj dražbi, uz odobrenje suda polovicu karatista može prodati brod. Četvrtina karatista može, iz teških razloga tražiti odobrenje suda za prodaju broda. Ako je brod nesposoban za plovidbu, svaki karatist može tražiti od suda da odobri prodaju broda na javnoj dražbi. Ovakvo detaljne i relativno brojne odredbe o suvlasništvu opravdane su, s obzirom na specifične grčke prilike, gdje su veoma česti slučajevi suvlasništva i velikih brodova.

Propisi Zakonika o zapovjedniku i posadi koncentriraju sva ovlaštenja u rukama zapovjednika, a članove posade stavljuju mjestimice u dosta nepovoljan položaj. Međutim se izrično fiksiraju, što je s privrednog gledišta vrijedno istaknuti, procesualna ovlaštenja zapovjednika, tako da zapovjednik može tužiti ili predlagati ovršne mjere u ime brodovlasnika, ili u ime krcatelja "za sve što se tiče broda ili tereta" (čl.47), a da se isto tako mogu dostavljati zapovjedniku sudske ili vansudske isprave (čl. 48). Ovu posljednju odredbu treba tumačiti u vezi s čl.47, tako da se mora uvijek raditi o sporovima u vezi s brodom i teretom, ali će vjerojatno biti sporno u kojem opsegu se može te odnositi na teret.

Ugovor o zaposlenju kako zapovjednika tako i posade mora biti upisan u popis posade, a upis vrši lučki kapetan (u Grčkoj) ili konzul (u inozemstvu). Otkazni rok je 7 dana, odšteta u slučaju neobrazloženog otkaza ili raskida radnog odnosa bez krivnje mornara iznosi dio plaće za 15 dana, ako do toga dodje u Evropi, a izvan Evrope prema kraju svijeta dvostruko ili trostruko.

Najoriginalnije rješenje je ono o odgovornosti brodovlasnika i brodara. Prema čl.84 brodovlasnik odgovara za ugovorne obveze koje je preuzeo zapovjednik u vršenju povjerenih mu funkcija, a isto odgovara i za nedopuštene čine koje su izvršili zapovjednik, posada ili pilot u vršenju povjerenih im funkcija. Od tih svojih obveza iz čl.84 može se brodar prema čl.85. oslobođiti abandon broda i brutto vozarine odnosnog putovanja. Tim se svojim pravom može vlasnik poslužiti i onda ako je on kao zapovjednik broda nepažnjom izvršio nedopušteno djelo. Abandon ne obuhvaća svotu osiguranja, a ne odnosi se na tražbine iz tjelesnih šteta.

Vlasnik je obvezan da vrati svote koje bi bile odbijene od vrijednosti broda radi namirenja hipotekarnih ili privilegiranih tražbina, za koje brodovlasnik ne bi mogao izvršiti abandon. Međutim prema čl.86 brodovlasnik može za svako putovanje (ne dogadjaj) ponuditi na podmirenje tražbina podvrgnutih abandonu 3/10 vrijednosti broda na početku putovanja, i dalnjih 3/10 te vrijednosti za podmirenje tjelesnih šteta, koje u slučaju nepotpunog podmirenja konkuriraju i na prvih 3/10 vrijednosti. Pravo abandonata odnosi se i na odgovornost brodovlasnika radi šteta prouzrokovanih podrtinama broda u teritorijalnom moru, lučkim napravama, sidrištima kao i na troškove otsukanja, a ne odnosi se na obveze iz ugovora koji je brodovlasnik ratihabirao, ili na koji je izričito pristao, kao ni na ugovore o zaposlenju zapovjednika i posade, koji sklapa u pravilu zapovjednik. Abandon se vrši izjavom suda nadležnom za luku pripadnosti, ili sudu u Pireju, a uz tu izjavu polaže se vozarina, ili ako ova još nije naplaćena, polažu se isprave na kojima se tražbina vozarine temelji (čl.90). O abandonu obavješćuju se vjerovnici, svi oni koji su pokrenuli ovršni postupak na brod, kao i voditelj upisnika koji će u upisniku tu izjavu upisati. Nakon toga u određenim rokovima predsjednik suda imenuje povjerenika-suca (analognog stečajnom succu) i likvidatora (analognog stečajnom upravitelju), a o tražbinama osporenim na likvidacionom ročištu sudjeli se "na istom ročištu sumarno", ali se ipak predviđa, ukoliko treba čekati na pravomoćnost takvih odluka, da može doći i do privremene razdiobe ostvarenog fonda ograničene odgovornosti.

Napomenuti treba da je taj modificirani sistem abandonata u grčkom zakoniku sada pridonio još većoj različitosti sistema ograničene odgovornosti u domaćim zakonodavstvima, a da je još i slabije osigurao vjerovnike podvrgnute ograničenju nego li to čini talijanski Zakonik o plovidbi, ili čak i izvorni francuski sistem abandonata. Uvodjenjem naime 3/10 odgovornosti za tražbine podvrgnute ograničenju dolazi do toga da baš nikada brodovlasnik neće odgovarati za tražbine podvrgnute ograničenju s punom vrijednošću zdravog broda.

Zanimljivo je da u ovom naslovu dolaze dvije odredbe koje daju određenu koncepciju brodarata. Brodarom se, naime, označuje "onaj koji iskorištava brod za svoj račun" i taj mora zajedno s brodovlasnikom dati odgovarajuću izjavu uredu upisnika, pa se ta izjava upisuje u upisnik i bilježi u upisnom listu. Ukoliko nema takve izjave, presumpira se da vlasnik iskorištava brod za svoj račun. Brodar ima također pravo na abandon (čl.105), i imenovanje zapovjednika ukoliko nije drukčije ugovorenno, a tražbine

nastale iz brodarske poduzetnosti mogu se izvršiti i protiv broda. Međutim ako brodar abandonira brod in natura u smislu čl.85.brodovlasnik može tom abandonu supstituirati abandon 3/10 vrijednosti broda na početku putovanja iz čl.86. Zakonika.

Prema zakonskoj definiciji ugovora o prijevozu može biti:a/ iskorištavanje cijelog broda ili jednoga dijela, za svrhe pomorskog prijevoza, b/ prijevoz robe morem i c/ prijevoz putnika morem. Odredbe o prijevozu cijelim brodom ili dijelom broda primjenjuju se u nedostatku protivne odredbe, i na prijevoz robe morem, a odredbe o prijevozu putnika sadržane su u posebnoj glavi unutar tog naslova (čl.107).

Ugovor o prijevozu dokazuje se pismenom ispravom, a u slučaju prijevoza robe morem može takva isprava biti zamjenjena teretnicom, ili sličnom ispravom kojom se potvrđuje preuzimanje robe za ukrcaj. U maloj kabotaži te dokaze zamjenjuju svi dokazi dopušteni u trgovackim stvarima. Obveze brodovlasnika, odnosno brodara naručenika prema naručitelju prijevoza određene su jedinstveno za sve prijevoze i bez obzira na to da li je teretnica izdana ili nije izdana. Ništave su sve ugovorne odredbe koje odstupaju od propisa 3. glave 6. naslova, koja se odnosi na obveze brodara (čl.142), ali je kod toga dopušten izuzetak kad se radi o obvezama prije ukrcaja i poslije iskrcaja, na krcanje po posebnom sporazumu na palubi, kod prijevoza živih životinja i kod prijevoza osobujnog tereta ili posebnih prilika, kod ukrcaja izuzetnog i neuobičajenog značaja, ali uz uvjet da se taj značaj izričito naglasi, da se odnosne klauzule pismeno utvrde, i da ne bude izdana teretnica po naredbi (čl.143). Na taj način je derogabilnost stroge odgovornosti iz Haških pravila točno obuhvatila sve ono što su i redaktori Haških pravila htjeli da ostane izvan događaja tih pravila. Izuzetni slučajevi očito se drže također Haških pravila, ali se kod toga ipak, redakcionalno zakonik udaljio u sl.h) čl.144 od sl.m) st.2 čl.4 Konvencije o teretnici od 1924. Zakonik je, naime, brodara oslobodio odgovornosti u slučaju: "gubitka na težini ili zapremnini, mane, specijalne prirode tereta.". Prema tome ovaj Zakonik nije preuzeo doslovni tekst konvencije, a niti je riješio ovo pitanje kao naš zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, koji je u t.8, čl.54 naglasio da brodar ne odgovara za "prirodni gubitak u težini i zapremnini tereta." Prema doslovnom tekstu konvencije jasno je da se radi samo o takvim gubicima koji nastaju iz prirodnih svojstava robe. U grčkom zakoniku citirana odredba nije u ovom pogledu jasna, pa lako može doći do dvojbe u njezinoj primjeni. Njeno pravilno tumačenje moći će polaziti ne od teksta odredbe, nego od njenog

uzora, međunarodne konvencije. Uostalom, problemi s tim spojeni i inače su dosta sporni (v. Bertrand de la Grassière Le vice pré des marchandises en droit maritime, DMF 1960, br.141 i 142, prikaz tog članka u ovom periodiku br.8, str.67). Svakako je šteća što sam tekst Zakonika u tako važnom pitanju nije dovoljno izbliza slijedio unifikacijski tekst. Slično se Zakonik odaljuje od unifikacijskog teksta i u odredbama o teretnici, kad kaže da je teretnica dokaz među strankama ukrcaja kao i izmedju njih i osiguratelja (čl.170 st.1) (franc. "fait fait", engl. "is evidence"), jer će se tek iz drugih izvora grčkog prava moći utvrditi doseg te odredbe.

Odredbe Zakonika o prijevozu putnika nisu užale u obzir Bruxelleski načrt međunarodne konvencije od 1957. godine (koji je 1961. postao konvencijom), ali to je razumljivo ako se uzme u obzir da je načrt ovog Zakonika bio izradjen već god. 1952.

Fiducijski prijenos vlasništva koji je također podvrgnut konstitutivnom upisu, i kojega uloga, kraj postojanja mortgage-a, nije sasvim jasna predviđa da vjerovnik, koji je fiducijski stekao vlasništvo, može ugovoriti i prijelaz uprave broda na sebe, da može otpustiti zapovjednika i da može o dospijetku tražbine tražiti prodaju broda na javnoj ovršnoj dražbi, ali ne može valjano ugovoriti prijelaz vlasništva broda o dospijetku tražbine na sebe (čl.190-194).

Hipoteka na brod, ili na upisani brod u izgradnji, može se steći samo upisom u upisnik, koji je za njen postanak konstitutivan, a mora se temeljiti na javnobilježničkoj izjavi dužnika-vlasnika. Hipoteka na strani brod, koji prelazi u grčki upisnik, ostaje valjana, pod pretpostavkom da je bila upisana u javni upisnik, još 60 dana, ako je unutar toga roka upisana u grčki upisnik hipoteke. Na hipoteku se analogno primjenjuju odredbe o hipotecu nekretnina.

Privilegiji na brod normirani su u Zakoniku, kao i u dosadanju grčkom pravu, u skladu sa čl.3. prednacrta konvencije o hipoteći i privilegijima Plenarne konferencije Comité Maritime International u Veneciji 1907. (Comité Maritime International, Bulletin br.19, str.XVIII). Prema tome, osim troškova i pristojba, tražbina posade i zapovjednika iz ugovora o zaposlenju (kojima su dodana potraživanja Mirovinske blagajne pomoraca), troškova i nagrada za spasavanje i pomoć, i odšteta brodovima, putnicima (posada

iz Venecijanske rezolucije ispuštena je) i teretu radi sudara ili udara brodova, nema drugih privilegiranih tražbina, tako da su odredjene deliktne i kvazideliktne tražbine iz t.4, zajedničke avarije iz t.3, ali naročito čitava t.5 (potraživanja nastala iz poslova koje je zapovjednik sklopio izvan sjedišta brodovlasnika radi nastavka putovanja) čl.2 Konvencije od 1926. ispuštene iz Zakonika.

Naslov o ovrhi i privremenim naredbama sadrži samo nekoliko specifičnih odredaba za brodove, a inače primjenjuje na ovru brodova odredbe Zakonika o gradjanskem postupku o nekretninama.

Odredbe o zajedničkim avarijama, o sudaru i o pružanju pomoći oslanjaju se na odgovarajuće odredbe unifikacijskih uozraka. Odredbe o pomorskom osiguranju naslanjaju se na opće odredbe Trgovačkog zakonika o osiguranju, ali donose niz specifičnih odredaba od kojih su osobito zanimive one o napuštaju (delaissementu). Uvjeti napuštaja odredjeni su u čl.281 (gubitak broda ili njegova nesposobnost za plovidbu zbog pomorske nezgode, ako veličina troškova popravka nadilazi 3/4 osiguranih vrijednosti, ili ako je popravak nemoguć radi prilika, tri mjeseca nakon zadnjih vijesti o parobrodu, ili 6 mjeseci kod jedrenjaka, ako je brod zaplijenjen ili zaustavljen od strane vlasti, a potkriven je ratni rizik). Délaissement se mora izvršiti u roku od 3 mjeseca od dana kad je stigla vijest o nezgodi, ili od isteka ostalih rokova predviđenih u zakonu, a vrši se izjavom osiguratelju. Prava na napuštenje predmete prelaze na osiguratelja, ako u roku od mjesec dana ne prigovori napuštaju, ili ako je napuštaj priznat sudskim putem. Osiguratelj može otkloniti napuštaj ako isplati odštetu, a može i tražiti od osiguranika da se odluči u pogledu napuštaja u jednom razumnom roku nakon kojega će izgubiti pravo na napuštaj.

Jednogodišnjoj zastari podvrgnuti su zahtjevi zapovjednika i posade iz ugovora o zaposlenju, brodovlasnika protiv zapovjednika i posade radi čina izvršenih u njihovoј funkciji, zatim iz dobave brodskih zaliha, brodskih popravaka ili opreme na temelju zakonskih ovlaštenja zapovjednika, iz ugovora o prijevozu, kao i iz ugovora o prijevozu putnika ili robe, kao i za neizvršenje ili manjkavo izvršenje takvih ugovora, i konačno iz sudara radi povrede osoba ili stvari (čl.289). Za tužbe radi naknade štete zbog djelomičnog gubitka, ili šteta na robu, propisana je jednogodišnja prekluzija (čl.148).

Premda je grčki zakonik s jednogodišnjom zastarom za štete iz sudara odstupio od propisane dvogodišnje zastare iz čl. 7 Konvencije o sudaru od 1910. (a tu Konvenciju je Grčka ratificirala), ostala je dosljedna unificiranoj zastari kod tražbina iz spasavanja i pružanja pomoći na moru; a dvogodišnja zastara je još propisana i kod pomorskog osiguranja, i za zahtjeve iz suvlasništva broda, i prema upravitelju suvlasničke zajednice radi iskorištanja i uprave brodom, kao i protiv brodograditelja za mane u konstrukciji broda (čl.290).

Zastare počinju teći koncem godine u kojoj je tražbena dospjela, a tužba za napuštaj prekida zastaru tužbe na naknadu štete.

Čl.292. propisuje da tabularna dosjelost broda traje tri godine, a da se vantabularnim posjedom vlasništvo broda dosjeda za 10 godina.

Ovaj kratki pregled odredaba grčkog zakonika o pomorskom privatnom pravu pokazuje da je grčki zakonodavac propustio da u domaće zakonodavstvo unese rezultate unifikacije pomorskog prava. Uostalom Grčka je do sada ratificirala samo tri Bruxelleske konvencije (o sudaru, spasavanju i pomaganju, i o imunitetu državnih brodova), tako da na taj način nije došlo do dvostrukog kolosijeka u internim odnosima i u onima s elementom inozemnosti.

Sistematika zakona nije ni dosljedna ni pregledna, iako je nastojala da iscrpi materiju pomorskog privatnog prava. Međutim kodifikacija nije riješila ni sva pitanja u vezi s materijom koju je obuhvatila. U kodifikaciji nisu na pr. obuhvaćeni propisi o upisniku niti u osnovnim načelima, način na koji se vrši vantabularna dosjelost nije određen, a nije razumljivo što je zakonodavca rukovodilo kad je propise o mortgage-u ostavio izvan nove kodifikacije, iako su i zakonik i zakon o mortgage-u izdani iste godine.

Ovaj zakonik objavila je Pomorska komora Kraljevine Grčke u Pireju 1960. u grčkom tekstu s francuskim i engleskim prijevodom. Prijevodi nisu svagdje jasni, ali se upotrebom i engleskog i francuskog prijevoda može utvrditi smisao koji ima izvorni tekst.