

štete /ozonizaciju/. Te mjere nisu poduzete, pa da je i to jedan od razloga da se njegova obveza, ako ne potpuno isključi, a ono umanji.

Sud nije prihvatio ni ovaj prigovor. Ispitivanjem eksperata došao je do uvjerenja da ozonizacija nije ni najmanje pogodno sredstvo za uklanjanje mirisa kave, već obratno da bi se šteta takvim postupkom mogla i povećati. Obzirom na to sud smatra da osiguranik nije prekršio svoju ugovornu dužnost kad nije postupio po zahtjevu osiguratelja da kavu ozonizira.

Kod utvrđivanja visine štete sud je uzeo u obzir trgovačku vrijednost kave u oštećenom stanju, koju je ona imala kada ju je brodar predao primaocu. Kod toga je vodio računa i o eventualnoj mogućnosti poboljšanja kvaliteta, te mogućnosti plasiranja na tržištu, u oštećenom odnosno poboljšanom stanju.

/Dir.nav.1961,II, str.181-196/

B.J.

## ZAKONI I DRUGI PROPISI

### Novi etiopijski pomorski zakonik

Pomorski zakonik Etiopije od 5.V 1960. vodi u velikoj mjeri računa o međunarodnoj unifikaciji pomorskog prava, i o kodifikaciji prava mora, kako je to već u samom uvodnom dekretu izričito rečeno, tako da se može reći da se radi o modernom zakoniku. Sa službene strane preveden je Zakonik na engleski, tako da je opće pristupačan i onima koji ne poznaju jezika i pisma na koje je izdan.

Zakonik se dijeli na 9 naslova, a naslovi su podijeljeni na poglavlja. Naslovi su slijedeći: 1/ Brodovi, 2/ Brodovlasnici, brodari i zapovjednici, 3/ Pomorsko zaposlenje, 4/ Ugovori o iskorišćivanju brodova, 5/ Pomorski sudari, spasavanje i pružanje pomoći na moru, 6/Zajedničke avarije, 7/ Osiguranje, 8/ Kaznene odredbe i 9/ Mješovite odredbe. Zakonik ima 371 član.

U 1.naslovu se brod/"ship"/ definira kao pomorski brod /"vessel"/ bilo koje tonaže i naznake, koji poduzima ili je namijenjen poduzimanju pomorske plovidbe, bez obzira na to da li to čini u privredne svrhe /čl.1/. Svaki je brod načelno pokretnina /čl.3/. Pripadci koji su u upotrebi broda smatraju se dijelom broda /čl.2/. Etiopijska državna pripadnost može se priznati samo brodu koji pripada etiopijskim državljanima, pravnim osobama - osnovanim i podvrgnutim etiopskom pravu - koje imaju svoj glavni

poslovni nastan u Etiopiji, i koje imaju svoje glavno poslovno sjedište u Etiopiji /čl.4/. Isprave koje se odnose na postanak, prijenos i prestanak prava vlasništva na brodu moraju biti načinjene u zakonom propisanom obliku /u inozemstvu pred konzulom/, jer inače neće imati pravni učinak /čl.7/, a prema trećima će imati učinak samo ako dobiju još i zakonski publicitet /čl.8/. Međjutim osnutak, prijenos, preinačenje ili utrnuće stvarnih prava na upisanom brodu među živima imaju učinak tek od datuma unosa u upisnik, a u upisniku moraju biti upisani svi etiopski brođovi pod prijetnjom kaznene odgovornosti vlasnika po čl.428 /za umišljeno djelo/ odnosno čl.758 /za nemarno djelo/ kaznenog zakonika.

Suvlasnički odnosi na brodu regulirani su polazeći od načela da je većina suvlasničkih dijelova odlučna u upravi brodom /čl.9/. Poslovođja-brodar ima prema trećima sva ona ovlaštenja koja mu upisom u upisnik nisu oduzeta /čl.11/. Suvlasnici mogu prodati svoj udio u brodu i dignuti hipoteku na brod uz pristanak većine /čl.12/, a prodati brod u cjelini može većina suvlasničkih dijelova, i na takvu prodaju primjenjuju se propisi o sudskim prodajama /čl.14/. Pod prijetnjom ništavosti prodaje suvlasničkog dijela mora se pismenim putem utvrditi da suvlasnici ne vrše svoje pravo prvokupa /čl.13/.

Privilegiji na brod /čl.15-29/ normirani su u skladu s Međunarodnom konvencijom o izjednačenju nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama od 1926, ali s nekim upotpunjenjima. Naime upotrijebljeno je ovlaštenje da se normiraju privilegiji drugog razreda koji dolaze do namirenja iza hipoteke /i to još tri razreda za štete uzimajući u naval, za dužne premije osiguranja broda za najviše godinu dana, tražbine nastale zbog netočnih i nepotpunih podataka u teretnici/. Vozarina obuhvaća i prevozninu. Utrnuće privilegija predviđeno je /osim utrnuća tražbine koju prati/ sudskom prodajom broda /po odredbama čl.66 i d. Zak./ i dobrovoljnom prodajom pod uvjetom da je ova objavljena u službenom trgovačkom listu i u dnevnim novinama, koje se dobivaju u odnosnoj luci, kao i na oglasnoj ploči upisnika, i da kupcu nije u roku od mjesec dana stigao nikakav prigovor. Poslije isteka toga roka privilegij postoji još na kupovini sve do njene isplate, koja se neće izvršiti ako je dan prigovor.

Odredbe o hipoteci /o kojoj se prema sadržaju materijalnih odredaba radi, iako engleski prijevod govori o mortgage-u/ propisuju da se hipoteka ne proteže na osigurninu, ukoliko nije ne samo tako ugovoreno, nego i ako je to seopćeno osigurateljima, ili ako su oni dali svoje pismeno odobrenje. Upis daje hipoteci rok trajanja od 5 godina /čl.37/. Predviđen je pozivni postupak za uklanjanje hipoteka za još nedospjele tražbine, koji se postupak pokreće na zahtjev trećeg stečnika broda /čl.40-42/. Brod

opterećen hipotekom ne može se prodati u inozemstvo. Hipoteka je dopuštena i na brod u izgradnji. Inače odredbe o upisniku sadrže i opću odredbu o čuvanju povjerenja u tu javnu knjigu. Predviđa se da će onaj koji steče neko pravo na temelju svoga povjerenja u upisnik imati valjan naslov /"shall have a valid title"/.

Propisi o zaustavljanju broda naslanjaju se na upisnik, a predviđaju da je zaustavljanje dopušteno samo za dugove broda /"debts due by the ship"/, i da se ne može odrediti da se zaustavi brod spreman za odlazak ni u usputnoj luci, osim za dugove u vezi s putovanjem na koje brod polazi. Ovdje se etiopski zakonik udaljuje od Međunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o privremenom zaustavljanju brodova od 1952.

U drugom naslovu definiran je brodar /manager/ kao osoba koja iskorišćuje brod s time što se pretpostavlja do protudokaza da je brodovlasnik i brodar /čl.78/. Brodovlasnik odgovara za krivnju /"default"/ zapovjednika, članova posade, pilota i drugih osoba u službi broda, a i za obveze zapovjednikove preuzete u odnosu na brod i pomorski podhvat.

Ograničenje odgovornosti brodovlasnika, brodarara, uzimaoća u naval, zapovjednika posade i osoba kojima se oni služe, normirano je u skladu s odredbama Međunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1957.

Ovlaštenja i dužnosti zapovjednikove utvrđene su u čl. 94-110.

Treći naslov donosi odredbe o zaposlenju mornara /čl. 111-124/ koje su manje obimno od onih sadržanih u socijalnom zakonodavstvu drugih pomorskih država, ali ipak daje određeni okvir odnosima brodovlasnika i posade.

Četvrti naslov govori o ugovorima o iskorišćivanju brodova. Ugovor o zakupu /"charter by demise"/ mora predvidjeti predažu posjeda broda uz plaćanje zakupnine, a obavezna je pismenost ugovora kao i primjena građanskog i pomorskog zakonika. Jednogođišnja zastara računa se od isteka ugovora, povratka broda zakupodavcu, ili od dana brisanja broda u upisniku, ako je brod propao. Posebno poglavlje posvećeno je brodarskom /navlu/ ugovoru na vrijeme ili na putovanje i prijevoznom ugovoru. Brodovlasnik odgovara za sposobnost broda za plovidbu, za njegovu opremljenost /uključivši sve njegove naprave za hladjenje i skladišta/ na početku putovanja, ima, i snosi teret dokaza za njegovu ekskulpaciju /čl.138 i 199/. Zastara zahtjeva iz brodarskog ugovora traje godinu dana i teče od dana izručenja tereta, ili od dana kad je teret trebao biti izručen. I o time-charteru posebno su donesene

neke odredbe, a ugovor o prijevozu uz izdavanje teretnice normiran je opet u skladu s Međunarodnom konvencijom o izjednačenju nekih pravila o teretnici od 1924. Pritom je preuzeta i odredba poznatog čl.VI Konvencije od 1924. koji govori o izvanrednom teretu, a granica odgovornosti po jedinici tereta određena je s 1000 etiopskih dolara. Zastara je fiksirana i opet s godinu dana. Treba napomenuti da Etiopija nije /dosad/ država ugovornica Konvencije od 1924.

O prijevozu putnika /čl.210-228/ donesene su dosta detaljne odredbe, a da kod toga nije uzet u obzir ni Nacrt konvencije o odgovornosti za prijevoz putnika od 1957 /donesen na X diplomatskoj konferenciji za pomorsko pravo u Bruxellesu/, niti Konvencija od 1961. o istom predmetu, koja je donesena iza etiopskog zakonika. Odgovornost po ovom propisu je stroža. Naime brodar /vozar/ odgovara uvijek za smrt i tjelesne povrede putnika od vremena ukrcaja do iskrcaja, i za vrijeme tih operacija, ako ne može dokazati da su smrt i tjelesne povrede posljedica činjenica koje su izvan njegovog utjecaja /"outside his control"/. Odgovornost je per capita ograničena na 40.000 etiopskih dolara. Za prtljagu predanu u prtljažnicu odgovara brodar kao i za teret. Propisi o odgovornosti brodara primjenjuju se i na besplatan prijevoz, a zastare traju godinu dana.

Propisi petog naslova o sudaru i o spasavanju recipiraju dvije konvencije od 1910. o tim dvim materijama, a i zajedničke avarije /šesti naslov/ slijede York-Antverpenska pravila 1950. kao što i osiguranje /sedmi naslov/ daje sumarno niz propisa koji su dispozitivne prirode.

Osmi naslov sadrži kaznene odredbe u kojima se kriminaliziraju i penaliziraju: pregled broda bez razloga /čl.357/, ugrožavanje života i broda /čl.358/, nezakonito oduzimanje zapovjedništva zapovjedniku /čl.360/, dezertiranje s broda /čl.361/, neistinito ispunjavanje brodskih isprava /čl.362/ propust obavijesti iza sudara /čl.363/, nepoštivanje propisa o sposobnosti za plovidbu /čl.364/, nepoštivanje odredaba o repatrijaciji etiopskih državljana, koje su izdane od etiopskih organa zapovjedniku /čl.365/, vršenje službe, odnosno djelovanje u svojstvu zapovjednika ili časnika bez razloga /čl.366/.

U posljednjem, IX naslovu, dano je nekoliko definicija u čl.370, i ovlaštenje Ministru mornarice da donese niz pravilnika za primjenu zakona /čl.371/, koji se čoduše nabrajaju, ali samo ekemplifikativno.

Drugom prilikom i na drugom mjestu bit će ovaj zanimljivi zakonik obradjen s komparativnog i sistematskog gledišta.

Ni Etiopija, kao ni većina drugih afro-azijskih država, nije ratificirala nijedne bruxelleske konvencije, iako ih je većinom preuzela u svoj zakonik. /Na isti način su postupili i Libanon i Maroko/. Konvencije o građanskoj i kaznenoj nadležnosti od 1952. nisu preuzeta u ovaj zakonik, pa će za rješavanje odnosnih pitanja biti mjerodavni opći propisi etiopskog prava.

E.P.

-----

I N M E M O R I A M

Vinski dr Pavlu, sucu Višeg privrednog suda NRH u Zagrebu

Sudac Višeg privrednog suda NR Hrvatske u Zagrebu dr Vinski Pavle umro je nenadanom smrću 11.V o.g. u svojoj 56. godini života.

U toku svoje sudačke prakse dr Pavle Vinski pokazao je naročiti interes za problematiku našega pomorskog prava. Mnoge od presuda Vijeća, kome je predsjedavao dr Vinski, objavila je naša publikacija. Rad dr Vinskog predstavljao je dragocjen doprinos razvoju našega pomorskog prava, te je njegova iznenadna smrt pogodila naše sudstvo, a posebno pomorsku judikaturu.

-----