

## ZAKONI I DRUGI PROPISI

### Poljski pomorski zakonik

Narodna skupština Poljske izglasala je 1.XII 1961. Pomorski zakonik, koji je stupio na snagu 15.VI 1962. Do ovog zakona Poljska nije imala pomorskog prava reguliranoga pozitivnim propisima. Na imovinsko pravne odnose primjenjivala je IV dio njemačkog Trgovačkog zakona od 1899. U području pomorsko-upravnog prava bilo je doneseno nekoliko propisa. Zakonik sadrži 301 član, od kojih je većina podijeljena u paragrafe. Premda u svom najvećem dijelu normira materiju imovinskog prava, ipak sadrži i najosnovnije norme pomorsko-upravnog prava, tako da ga se može smatrati potpunim pomorskim normativnim aktom. Jan Lopuski, koji je taj zakonik prikazao /DMF, 1962. str. 240-243/ u pogledu njegovih osnovnih principa kaže slijedeće: "Bilo je osobito teško pronaći rješenje koje će zadovoljavati osnovna načela koja je zakonik morao ostvariti, naime: socijalističku strukturu države u okviru koje se razvija naša plovidba i naša vanjska trgovina i obzir na dužnost široke suradnje s drugim pomorskim državama bez obzira na njihov poredak. Ovo drugo načelo zahtijevalo je da propisi zakonika garantiraju potpunu jednakost stranaka, i da vode računa o općoj tendenciji međunarodne unifikacije pomorskog prava, a što je ostvareno na zadovoljavajući način. Propisi zakonika ne predviđaju privilegije za poljske brodove, osim što im pridržavaju pravo plovidbe između poljskih luka". I zaista taj je zakonik još jedan dokaz da su norme pomorskog prava, kako su danas općenito u svijetu prihvaćene, jednako dobro primjenljive na bilo koju državu, bez obzira na njenu društvenu i ekonomsku strukturu, te da bi odstupanje od njih u prvom redu išlo na štetu onoj državi koja bi takva odstupanja prihvatila.

Zakon u najvećoj mjeri prihvaća načela Bruxelleskih konvencija. Ipak se može zamjeriti što nisu aplicirane neke najnovije konvencije, nego su prihvaćene ranije redakcije koje su sada napuštene.

Struktura zakona je slijedeća:

Uvodne odredbe.

Naslov I, Morski brod. Dio I, Uvjeti vršenja plovidbe; Odjel 1, Poljska državna pripadnost broda; Odjel 2, Upisnik brodova; Odjel 3, Baždarenje brodova; Odjel 4, Sigurnost plovidbe; Odjel 5, Brodske isprave; Odjel 6, Kaznene odredbe. Dio II, Stvarna prava; Odjel 1, Vlasništvo broda; Odjel 2, Brodska hipoteka; Odjel 3, Privilegiji na brodu.

Naslov II, Brodar. Naslov III, Zapovjednik broda.

Naslov IV, Ugovor. Dio I, Prijevoz tereta; Odjel 1. Opći propisi; Odjel 2. Ukrcaj na brod; Odjel 3. Teretnica; Odjel 4. Završetak prijevoza; Odjel 5. Iskrcaj i predaja tereta; Odjel 6. Ovlaštenja vozara; Odjel 7. Privilegiji na teretu; Odjel 8. Raskid ugovora; Odjel 9. Odgovornost vozara. Dio II, Prijevoz putnika. Dio III, Time-charter. Dio IV, Usluge u pomorskoj plovidbi; Odjel 1. Pomorski agent; Odjel 2. Pomorski mešetar; Odjel 3. Tegljenje; Odjel 4. Pilotaza.

Naslov V, Pomorske nezgode. Dio I, Zajedničke avarije. Dio II, Sudar brodova. Dio III, Spašavanje. Dio IV, Vadjenje imovine iz mora.

Naslov VI, Pomorsko osiguranje. Dio I, Ugovori o pomorskom osiguranju: Odjel 1. Opće odredbe; Odjel 2. Vrijednosti i svota osiguranja; Odjel 3. Izjave kod sklapanja ugovora o osiguranju; Odjel 4. Prijenos prava ugovora o osiguranju; Odjel 5. Generalno osiguranje. Dio II, Izvršenje ugovora o osiguranju: Odjel 1. Obveze osiguranika; Odjel 2. Odgovornost osiguratelja; Odjel 3. Napust osiguranog predmeta; Odjel 4. Naknada štete iz osiguranja.

Iz ovoga kratkog sistematskog pregleda vidi se u kojoj mjeri je materija normirana. Možda bi se moglo primijetiti da su neki instituti, i to oni imovinskog prava, previše sumarno normirani. To se naročito odnosi na zajedničke avarije i na hipoteku. Za prvi institut zakonik se doduše poziva na međunarodne običaje, a za drugi na propise građanskog prava, ali ne će u praksi takvo rješenje uvijek zadovoljavati. Supsidijarna vrela, a naročito ona građanskog prava, nisu uvijek primjenljiva za pomorsko pravne institute, koji često puta zahtijevaju specifična rješenja. Isto tako ni općenito pozivanje na običajno pravo ne će svaki put biti dovoljno. Mogli bismo, uz to, primijetiti da zakonik nema detaljno normirane odredbe o postupcima, što bi jedan moderni i potpuni zakonski akt pomorskog prava svakako morao imati. Nema ni propisa o kolizionim normama.

Što se tiče pojedinih instituta, možemo napomenuti slijedeće:

Prema čl.14 Zakona o poljskim brodovima smatraju se svi oni brodovi koji pripadaju pravnim osobama sa sjedištem u Poljskoj, poljskoj državi ili poljskim državljanima s prebivalištem u Poljskoj. Medjutim poljsku državnu pripadnost imaju i brodovi koji pripadaju u polovini vlasništva navedenim osobama, a u polovini strancima, ako brodar ima sjedište ili poslovni nastan u Poljskoj. Ovom Odredbom po svoj prilici htjelo se omogućiti i stranom kapitalu da učestvuje u poljskoj trgovačkoj mornarici.

Svaki brod mora biti upisan u upisnik brodova. Upisnici su javne knjige. Za ugovor o vlasništvu broda traži se pismena forma, a potpisi moraju biti legalizirani. Upis vlasništva u

upisnik nema konstitutivnog značaja, ali se ipak štiti treći, koji je stekao vlasništvo pouzdavajući se u valjanost upisa u upisnik.

I ugovor o pomorskoj hipoteci mora biti sastavljen u pismenoj formi, a potpisi ovjereni. Kako je već gore navedeno u pogledu hipoteke zakon se poziva na propise građanskog prava. Pomorski privilegiji normirani su prema Konvenciji od 1926.

Na temelju čl.71 brodar je osoba koja u svoje ime iskorišćuje brod, pa kad i nije brodovlasnik. Njegova odgovornost je normirana prema Konvenciji od 1924. Nije navedena svota ograničenja, već se u tom pogledu upućuje na međunarodne ugovore. Ovako općenito pozivanje na međunarodne ugovore ne čini nam se dovoljno opravdanim rješenjem. Svakako bi bilo pravno sigurnije da se donijela jedna konkretna odredba. Osim toga ostaje otvoreno pitanje kako će rješenje moći naći sudovi u slučajevima kod kojih međunarodni ugovori ne dolaze do primjene. Ako Poljska ratificira Konvenciju o odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1957., propisi zakona će se u ovom dijelu morati mijenjati.

Sistematika ugovora o prijevozu stvari donekle je slična sistematici našega zakona. Ti se ugovori, naime, dijele na dva dijela: Umowa czarterova-ugovor prema kojemu se brodar obvezuje da će za prijevoz stvari staviti na raspolaganje brodski prostor /naš brodski ugovor/, te umowa bukingova - ugovor kod kojega ne dolazi u obzir stavljanje na raspolaganje broskog prostora /naš pomorsko vozarski ugovor/.

Odgovornost broдача regulirana je prema Konvenciji o teretnici od 1924. godine. Ti su propisi, također po uzoru na tu Konvenciju, kogentne prirode. Medjutim ako za prijevoz nije izdana teretnica, stranke mogu slobodno ugovarati uvjete brođareve odgovornosti. Tu slobodu imaju i u slučaju da teretnica nije prenesena na treću osobu. Predviđen je jednogodišnji zastarni rok na koji sudovi paze po službenoj dužnosti.

Odgovornost za smrt i tjelesne povrede putnika normirana je kogentnim propisima, u skladu s odredbama Konvencije od 1961. godine. U pogledu visine odgovornosti broдача, zakon se i ovdje poziva na međunarodne ugovore, te se mogu iznijeti isti prigovori kao i za visinu odgovornosti brođareve uopće.

Za razliku od našeg prava, poljski zakon ne veže Time-charter s prijevozom stvari. Brodar koji sklapa ugovor mora proпустiti brod s posadom na dispoziciju naručitelju, ali nije obvezan da izvrši jedan tačno određen prijevoz. Zapovjednik brodar ostaje namještenik broдача, ali je u isto vrijeme, u pogledu komercijalne djelatnosti, i zastupnik naručitelja, te mora raditi prema njegovim uputama. Za zapovjednikove ugovorne obveze solidarno su odgovorni brodar i naručitelj, osim ako zapovjednik izričito ne izjavi da radi u ime naručitelja. Interesantno je spo-

menuti da nije posebno normiran zakup broda. Redaktori su, po svojoj prilici, smatrali da ta vrst ugovora ne spada u specifične pomorsko-pravne ugovore, već da se kreće isključivo u granicama građanskog prava.

O zajedničkim avarijama postoji nekoliko najsumarnijih odredaba. Izričito je predviđeno da likvidaciju vrše dispečeri prema međunarodnim pomorskim običajima. Dok se za materijalno pravo mogu primijeniti Yorško-Anverška pravila, dotle su postupovne odredbe u samom zakonu veoma štute, te mislimo da će se, u slučaju spora, morati posezati za supsidijarnim pravnim vrelima, koja ne će svaki puta biti primjenjiva za ovaj institut.

Kod sudara je propisano da se zastara prekida od časa kad Pomorska komora počne voditi istragu o događaju.

Za spasavanje priznaje se posadi broda spasioca pravo na polovinu nagrade za spasavanje, koja preostane nakon odbitka štete koju je pretrpio brod spasilac, i troškova podnesenih sa strane broдача i posade.

Institut pomorskog osiguranja normiran je prilično detaljno, a kao uzori služili su talijansko i englesko pravo.

B.J.

#### PRIKAZI KNJIGA I ČASOPISA

Plinio Manca: RAZMATRANJA  
O PLOVIDBENOM PRAVU /Studi  
di diritto della navigazione/  
vol. II, Milano, 1961.,  
str. 498. Izdavač Dott. A. Giuffrè.

Knjiga je piščev drugi svezak sistema plovidbenog prava. Obradjuje talijansko pozitivno pravo. Pretežni dio djela posvećen je pomorskoj plovidbi, a u nekoliko najosnovnijih crta dodiruje i glavne probleme zračnog prava. Sistematika djela potpuno slijedi talijanski Zakonik o plovidbi, i pridržava se razdiobe ugovora onako kako je taj zakonik učinio. Sadrži slijedeća poglavlja: Općenito o ugovorima o iskorišćivanju broda i zrakoplova, zakup, noleggio /Time-charter/, općenito o prijevozu stvari, prijevoz stvari cijelim brodom ili dijelom broda /transporto di carico totale o parziale/, prijevoz pojedinih stvari, teretnica primljena za ukrcaj i teretnica, prijevoz stvari zrakom i isprava zračnog prijevoza.

Pisac se ne ograničava samo na iznašanje pojedinih problema, odnosno opće usvojenih stajališta, nego uvijek nastoji kod svakog pitanja dati svoje obrazloženo mišljenje. Takva metoda