

ZAKON O POMORSKOJ I UNUTRAŠNJOJ PLOVIDBI

(Službeni list SFRJ broj 22/1977)

U Službenom listu SFRJ br.22/77 od 22.IV 1977. proglašen je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (u daljnjem tekstu ZPUP) koji je donijela Skupština SFRJ na sjednici Saveznog vijeća 15. III 1977.

Zakon stupa na snagu 1. I 1978. godine.

ZPUP s jedne strane konsolidira do sada postojeće pozitivno zakonsko pravo odnosno pravna pravila, a s druge strane donosi, iako u manjem dijelu, sasvim novo pravo. Priprema teksta ove kodifikacije trajala je 9 godina. Treba istaći da su zahtjevi za temeljnom reformom pomorskog prava na našoj obali uporno isticani već od osamdesetih godina prošlog stoljeća. Na ovom mjestu nećemo izlagati opći historijat pomorskog prava kod nas od uvođenja Napoleonskog kodeksa 1807. i Političkog oglasa Marije Terezije iz 1774, nego ćemo se ograničiti na sumarni prikaz rada na ovom zakonu da bi zatim iznijeli njegove glavne opće karakteristike i naveli materije kojima se on bavi.

Komisija za kodifikaciju pomorskog prava Savezne skupštine povjerila je stručnoj radnoj grupi u Jadranskom institutu Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti 1969. izradu Nacrta prijedloga za donošenje plovvidbenog zakona. Odmah na početku svoga rada Komisija je zaključila da je potrebno u jednom zakonodavnom aktu normirati i pomorsku i unutrašnju plovidbu. Stručna komisija u Jadranskom institutu djelovala je u slijedećem sastavu: Vladislav Brajković, Ilija Čolović, Velimir Filipović, Branko Jakaša, Emilio Pallua, Čedo Rajačić, Zvone Rihtman, Natko Katičić,

Veljko Tomašić i Siniša Triva. Komisiji je bio na čelu prof. Vladislav Brajković, izvjestioci-koordinatori bili su Branko Jakaša i Emilio Pallua, a posebno su bili odgovorni za izradu predložaka za pojedine dijelove Prijedloga za donošenje zakona: za upravnopravne propise Ilija Čolović i Branko Jakaša, za ugovor o gradnji broda Vladislav Brajković, za stvarna prava na brodu Emilio Pallua i Čedo Rajačić, za odnosni postupak upisivanja Emilio Pallua, Čedo Rajačić i Siniša Triva, za pojam brodara i ograničenje odgovornosti B.Jakaša i E.Pallua, a za odgovarajući postupak B.Jakaša, E.Pallua i S.Triva, za ugovore o iskorištavanju brodova B. Jakaša, za plovidbene nezgode (sudar, spasavanje, vadjenje potonulih stvari) B.Jakaša i E.Pallua, za zajedničke avarije B.Jakaša i E.Pallua, a za odnosni postupak B.Jakaša i S. Triva, za vanugovornu odgovornost brodara B.Jakaša i E. Pallua, za odgovornost poduzetnika nuklearnog broda V. Filipović i E.Pallua, za ugovor o plovidbenom osiguranju B.Jakaša i V.Tomašić, za postupak izvršenja i osiguranja B.Jakaša i S.Triva, a za pravila o mjerodavnom pravu N.Katičić. Referenti su iznosili svoje prednacrte budućeg teksta prijedloga najprije pred stručnu radnu grupu, pa kad ih je ova prihvatala podneseni su na razmatranje komisiji Savezne skupštine. Tekst koji je komisija prihvatala iznosio se pred Saveznu skupštinu koja je tako prihvatala Prijedlog za donošenje plovidbenog zakonika 1970.

Metoda rada bila je jednaka, a i referenti su ostali isti i u daljem toku rada na Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Međutim, nakon Ustavnih amandmana i nakon donošenja novog Ustava SFR Jugoslavije, u Skupštini SFRJ Komisija Saveznog vijeća za donošenje zakona iz područja saobraćaja preuzeila je brigu oko donošenja zakona u skladu s razgraničenjem nadležnosti između skupštinskih tijela prema novom Ustavu. Usklajivanje rezultata rada stručne radne grupe (koji je prije ustavnih promjena znatno uznapredovao) i tekstova

koji su na tom temelju prihvaćeni u komisiji s novim ustavnim odredbama, zahtijevalo je dosta vremena, tako da je radni tekst Prijedloga zakona donesen tek polovicom 1976., a konačni tekst Prijedloga zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi prihvaćen tek u studenom 1976. u Komisiji za zakone iz područja saobraćaja. Taj je tekst zatim pretrpio odredjene modifikacije u skupštinskim odborima, pa je tako izmijenjen prihvaćen u Saveznom vijeću i postao zakonom.

Napori koje su članovi i predsjednici skupštinskih komisija uložili u razmatranje predloženih tekstova pomogli su da zakon bude što je moguće više uskladjen s promjenama koje su tokom rada na toj materiji uslijedile u našem ustavnom poretku donošenjem Amandmana, Ustava, i konačno Zakona o udruženom radu. Budući da je skupštinska komisija djelovala kroz nekoliko skupštinskih saziva, to su se i mijenjali njezini predsjednici koji su sa svoje strane uložili velike napore da se taj rad u pojedinim fazama uspješno sprovodi. Treba spomenuti da je prvoj komisiji bio na čelu Ivo Senjanović, drugoj Bogdan Pecotić, dok je u konačnom radu predsjednik Komisije Saveznog vijeća za donošenje zakona iz područja saobraćaja bio Milan Simović, a njen potpredsjednik Miloš Stamatović, koji su u tom poslu dali izuzetne doprinose i ubrzali rad na donošenju konačnog teksta zakona, na organizaciji tog posla, i u novoj sistematizaciji materije. U organizaciji posla Komisija je znatno olakšala uspješan rad na taj način, što je osnovala svoju radnu grupu kojoj je bio na čelu V. Brajković.

Objedinjavanje propisa o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi nametnulo se samo po sebi uslijed srodnosti ovih dviju materija, ali i s razloga što za unutrašnju plovidbu nije bilo dosada odgovarajućih propisa. Naime, ni staro jugoslavensko a ni njemu prethodeća zakonodavstva na pod-

ručju Jugoslavije nisu se bavila posebno unutrašnjom plovidbom, nego su, već prema tome o kojem se institutu radio, primjenjivali propise bivših trgovačkih zakona ili pak gradjanskih zakonika. Sve jači razvoj unutrašnje plovidbe iziskivao je rješenje njenih specifičnih problema, a uporedno s time razvijala se i ženevska unifikacija prava unutrašnje plovidbe u Evropi u krilu Ekonomskog komisija Ujedinjenih naroda za Evropu, pa je i ona poticala na kodifikaciju prava unutrašnje plovidbe. Zbog toga se pošlo putem jedinstvenog normiranja prava dviju plovidaba, ali s time da se kod svih onih instituta kod kojih se unifikacijski instrumenti razlikuju ili pak gdje se iz samih razlika u te dvije plovidbe moraju izvući i konzekvence u određenim pojedinstima unutar istog instituta, donijelo diferencirajuća rješenja.

Druga značajna crta novog zakona jest u tome, što je u jednom zakonodavnom aktu ujedinio upravnopravnu i imovinsko-pravnu materiju. Upravni propisi, naime, ukoliko su ostali nakon ustavnih promjena u nadležnosti federacije, preuzeti su, nakon uskladjenja s medjunarodnim konvencijama, u zakon, pri čemu se uglavnom više radilo o konsolidirajućem zakonodavnom aktu negoli o stvaranju novog prava. To je i prirodno, jer su upravo na području upravnog prava manje-više svi propisi sadržani u pozitivnim zakonima ili podzakonskim aktima nove Jugoslavije, pa nije bilo potrebe da se na tom području posiže za pravnim pravilima. Ipak ti su se propisi nalazili na raznim mjestima, budući da su donošeni u skladu s konkretnim potrebama, pa nije bilo sistematske kodifikacije, kako je bilo, istina u etapama donošenja pojedinih zakona, na području imovinskog prava (Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, Zakon o naknadama štete kod sudara, Zakon o spasavanju na moru i unutrašnjim plovnim putovima, Zakon o vadjenju potonulih predmeta itd). Sa sistematskog gledišta međutim treba možda upozoriti

da je Komisija Saveznog vijeća za zakone iz oblasti saobraćaja u sistematici prebacila neke odredbe koje su se odnosile na spasavanje (prema prijedlogu stručne komisije i prema sadržaju Zakona o spasavanju iz 1966) u dio o sigurnosti plovidbe, pa ih prema tome treba tamo tražiti.

Daljnja načelna značajka ZPUP jest prihvaćanje svih medjunarodnih konvencija koje je Jugoslavija potpisala i njihovo pretakanje u interno pravo. Jugoslavija je naime, gdje god je došlo do unifikacije prava, stala na stajalište da je potrebno izjednačiti unutrašnje pravo s unifikacijskim konvencijama s obzirom na veću pravnu sigurnost koju i u unutrašnjoj i u pomorskoj plovidbi izjednačenje sa sobom donosi. Ovo vrijedi za sve upravno- i radnopravne konvencije koje Jugoslaviju obvezuju, ali i za niz drugih pomorskih i riječnih konvencija, pa i takvih koje Jugoslavija nije ratificirala.

Svakako treba spomenuti da su u prvotnom nacrtu zakona bile obuhvaćene odredbe Zakona o obalnom moru, vanjskom morskom pojasu i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije (Sl. l. SFRJ br.22/65) koje su u konačnom tekstu izostavljene. Do ispuštanja te bitno važne materije koja se odnosi na javno i upravno pravo mora, došlo je zbog toga jer se upravo na medjunarodnom planu raspravlja o promjeni osnovnih struktura te materije u okviru Konferencije UN o pravu mora. Međutim, do donošenja nove konvencije Jugoslaviju obvezuju ratificirane Ženevske konvencije o pravu mora iz 1958. s kojima su u skladu odredbe internog zakona koji je ostao na snazi. Iako je možda s pravno-sistematskog gledišta odredjeni nedostatak zakona da ne sadrži odredbe s tog područja, razlozi za njihovo ispuštanje su prvenstveno pravno-političke prirode. To područje pokriveno je dakle spomenutim pozitivnim propisima, a nakon donošenja novog poretku na moru bit će lakše nove odredbe uvrstiti u specijalni zakon.

U zakon su ugradjeni tekstovi brojnih medjunarodnih konvencija koje obvezuju Jugoslaviju: Konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1960, Konvencije o liniji opterećenja iz 1966, Konvencije o medjunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru od 1972, Konvencije o baždarenju brodova unutrašnje plovidbe iz 1966, Konvencije za izjednačenje nekih pravila o sudaru iz 1910. ^{po} za morske brodove, a iz 1960. za brodove unutrašnje plovidbe, Konvencije za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju na moru iz 1910, Konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici od 1924, Konvencije o upisu prava na brodovima u gradnji od 1967, Konvencije o imovinskoj odgovornosti za štete od zagadjivanja mora uljem od 1969, Konvencije o režimu plovidbe na Dunavu iz 1948, Konvencije o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova od 1952. Takodjer su u tekst ZPUP-a unesene odredbe medjunarodnih konvencija koje je Jugoslavija potpisala, a još ih nije ratificirala, ili koje još nije ni potpisala ali koje su u skladu s našim društveno-ekonomskim uredjenjem i pravnim sistemom. To su slijedeće konvencije: Konvencija o upisu brodova unutrašnje plovidbe iz 1965, Konvencija o ograničenju odgovornosti brodara unutrašnje plovidbe od 1973, Konvencija za izjednačenje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova od 1957, Konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama od 1926 (kao i neka interpretativna rješenja iz istoimene konvencije od 1967), Konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika na moru iz 1961, Konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova iz 1962, kao i interpretativna pravila (po svom značaju) Protokola o izmjenama Konvencije o teretnici iz 1924, koji je potписан 1963.

ZPUP je podijeljen u XI dijelova, od kojih se pojedini dijeli u glave. Ukupan broj članova zakona je imozantan (1046). Iznijet ćemo u osnovnim crtama sadržaj pojedinih dijelova zakona.

U prvom dijelu pod naslovom "Opće odredbe" sadržane su u šest članova one odredbe koje se odnose na čitav zakon. U čl.1. u st.1. nabrajaju se materije koje zakon regulira, a u st.2. određuje se polje primjene zakona: on se naime primjenjuje na pomorske brodove i brodove unutrašnje plovidbe koji imaju jugoslavensku državnu pripadnost, kao i na plovidbu u obalnom moru i u unutrašnjim vodama Jugoslavije. Polje primjene zakona bit će od važnosti i kod tumačenja odredaba o mjerodavnom pravu (obično nazvanima medjunarodnim privatnim pravom), odnosno one sa svoje strane uokviruju polje primjene zakona. Za jugoslavenske brodove na otvorenom moru čl.2. izričito statuira da se oni nalaze pod suverenitetom Jugoslavije u skladu s pravilima medjunarodnog prava. Ova rezerva pravila medjunarodnog prava upućuje na one izuzetke od postavljenog načela koji su sadržani u Ženevsкој konvenciji o otvorenom moru od 1958.

Čl.3. i čl.4. određuju da se odredbe zakona primjenjuju na čamce i na ratne brodove samo onda kada to zakon izričito određuje. O tome će biti podrobnije govora kod pojedinih dijelova zakona, ali već sada ističemo kako se npr. odredbe o osnovnim materijalnopravnim odnosima u pogledu broda (Dio četvrti zakona) ne odnose ni na čamce ni na ratne brodove, a da se, naprotiv, neke odredbe, kao što su one o ograničenju odgovornosti brodara i o naknadi štete kod sudara na moru, odnose i na ratne brodove i na čamce.

Čl.5. ZPUP predviđa da će, ukoliko neki odnosi nisu uredjeni pozitivnim propisima (zakonima, odnosno samoupravnim općim aktima), doći do primjene običajji. To je propis koji je općenito prihvaćen u pomorskom pravu gdje veliku važnost imaju upravo lokalni običaji, tzv. lučke uzance.

Čl.6. sadrži niz definicija (njih 39) pojmljova kojima zakon operira. Ne ulazeći u pojedine detalje naglašavamo

samo da u definiciji pomorskog tehničkog plovnog objekta koji se smatra pomorskim brodom zakon obuhvaća medju ostalim i platforme za istraživanje i eksploraciju nafte. Time je naš zakon jedan od rijetkih koji rješava aktualno pitanje plovećih naprava za istraživanje i iskorištavanje morskog dna i podmorja.

Drugi dio zakona govori o sigurnosti plovidbe. Ovaj se dio osniva na već postojećim propisima, a jedino je sistematizacija koja čini materiju preglednom nova. Taj dio se sastoji iz sedam glava (zajedničke odredbe, plovni putovi, luke i pristaništa, plovidba i pilotaža, brod, posada broda, inspekcijski nadzor).

Pokraj već navedenih međunarodnih konvencija koje su ugradjene u zakon u ovom njegovom dijelu, u njisu takodjer preuzete konvencije Međunarodne organizacije rada (MOR konvencije) koje obvezuju Jugoslaviju. U ovaj dio zakona su takodjer ušle i one odredbe iz Zakona o pružanju pomoći i spasavanju na moru od 1966, koje su preuzete u spomenuti zakon iz SOLAS konvencije, jer se smatralo da one spadaju u odredbe o sigurnosti plovidbe i u odredbe o posadi. U čl.148. ponavlja se specifična odredba jugoslavenskog zakonodavstva prema kojoj je statuirana i dužnost spasavanja broda i stvari s broda koji su društveno vlasništvo ili su u vlasništvu jugoslavenskih gradjanskih pravnih osoba ili državljana SFR Jugoslavije, čime se obveza spasavanja prema konvencijama proširuje, s obzirom na to da one nameću samo dužnost spašavanja ljudskih života na moru.

Dio treći obradjuje državnu pripadnost broda, njegovu identifikaciju i upis. Jugoslavensku državnu pripadnost i pravo i dužnost vijanja zastave trgovačke mornarice SFR Jugoslavije stječu jugoslavenski brodovi upisom u upisnik brodova (odnosno izdanjem privremenog plovidbenog lista kod brodova koji još nisu upisani u upisnik jer su nabavljeni u

inozemstvu). U jugoslavenski upisnik brodova moraju se upisati svi brodovi koji su cjelini u društvenom vlasništvu ili u vlasništvu državljana SFR Jugoslavije ili gradjanskih pravnih osoba sa sjedištem u Jugoslaviji. Pokraj obvezatnog upisa u upisnik brodova i s tim povezanog stjecanja jugoslavenske državne pripadnosti postaje još i fakultativni upisi, koji se opet razlikuju s obzirom na kriterije za njihovu primjenu na one kod pomorskih brodova i one kod brodova unutrašnje plovidbe. Dok za brodove unutrašnje plovidbe zakon reproducira odredbe Medjunarodne konvencije o upisu brodova unutrašnje plovidbe od 1965, dotle na području pomorske plovidbe za fakultativnu državnu pripadnost pomorskih brodova ne postaje medjunarodni instrumenti (osim vrlo opće i praktički neobvezatne norme čl.5. Ženevske konvencije o otvorenom moru od 1958. o stvarnoj vezi broda i države zastave). Dosljedno tome, za pomorske brodove norma čl.175. propisuje kriterije koji osiguravaju stvarnu vezu broda s Jugoslavijom na taj način, da se mogu upisati pomorski brodovi kojima je vlasnik u cjelini ili djelomično osoba stranog državljanstva, bez državljanstva ili jugoslavenski državljanin s prebivalištem u inozemstvu, pod uvjetom da je brodar toga broda jugoslavenska pravna ili fizička osoba, odnosno sa sjedištem ili prebivalištem u Jugoslaviji, a da se s takvim zahtjevom jugoslavenskog brodara suglasio njegov vlasnik. Taj isti režim primjenjuje se i na jahte koje su u cjelini ili djelomično u stranom vlasništvu ako tako želi njihov vlasnik i ako upis takve jahte dopusti Savezni komitet za promet i veze. Kod brodova unutrašnje plovidbe fakultativni upis je predviđen kod brodova koji se nalaze u vlasništvu stranih državljana s većim postotkom od polovine, ali s kojim se upravlja iz područja SFR Jugoslavije, što praktički znači da je brodar u Jugoslaviji. Za one brodove unutrašnje plovidbe s kojima se ne upravlja s teritorija Jugoslavije

iako im je u postotku većem od polovine vlasnik jugoslavenski državljanin s prebivalištem izvan Jugoslavije, moguć je upis samo uz odobrenje Saveznog komiteta za promet i veze. Spomenuta dopuštenja Saveznog komiteta za promet i veze su diskrecione prirode, jer odbitna rješenja ne moraju biti obrazložena.

Ovi propisi žele izbjegći dvostruku državnu pripadnost brodova, pa stoga određuju u čl.178. da se brod koji je upisan u inozemni upisnik brodova ne može upisati u jugoslavenski upisnik brodova.

Četvrti dio zakona bavi se osnovnim materijalnopravnim odnosima u pogledu broda, a dijeli se u četiri glave: prva govori o pravu raspolaganja brodom u društvenom vlasništvu, druga o osnovnim vlasničkopravnim odnosima, treća o založnim pravima i četvrta o postupku za upisivanje u upisnike brodova.

Glava prva određuje (čl.187, st.1) da je brod koji ima jugoslavensku državnu pripadnost u društvenom vlasništvu. Izuzeci od toga bit će odredjeni republičkim zakonima (čl.187, st.2). U zakonu je izričito rečeno da pravo raspolaganja brodom obuhvaća prijenos broda na drugu društvenu pravnu osobu uz naknadu ili bez naknade, zatim pravo prenijeti brod iz društvenog vlasništva na nosioca prava vlasništva, ali samo uz naknadu, zatim osnovati ugovorno založno pravo na brodu, prenijeti brod napuštanjem u korist osiguratelja (delaissement) i sklapati ugovore o plovidbenim poslovima i o zakupu.

Upis prava raspolaganja, njegova prijenosa ili stjecanja je deklarativne prirode, ali za valjanost posla kojim se stječe pravo raspolaganja i osniva ugovorno založno pravo potreban je pismeni oblik. Ugovorno založno pravo ima pravni učinak prema trećim osobama od trenutka upisa u upisnik brodova (čl.190). Kao što je to već bio slučaj prema pravnim

pravilima iz 1939. godine, brod se ne može otudjiti u inozemstvo bez pristanka ugovornih založnih vjerovnika (hipotekarnih vjerovnika) ako se tome izričito protive zakonski založni vjerovnici (privilegirani vjerovnici). Ta je odredba našla mjesto u glavi IV o postupku upisivanja u čl. 366.

Druga glava ovog dijela sastoji se od svega dva člana u kojima se određuje da na brodu i brodu u gradnji mogu postojati pravo vlasništva, ugovorno založno pravo i zakonska založna prava, kao i da brodovi mogu biti u suvlasništvu. Zakon, međutim, ne određuje veličinu broda i broda u gradnji koji može biti u vlasništvu i suvlasništvu, prepustajući to reguliranju republičkih zakonodavstava. Sigurno je, međutim, da će dosadašnji kriterij od 50 tona nosivosti ili 50 putnika, biti modificiran. Dosljedno tome u zakonu nema više odredaba o suvlasništvu, koje su u predradnjama detaljno obradjene po uzoru na druga mediteranska zakonodavstva, ali će one vjerojatno poslužiti kao uzor republičkim zakonodavstvima, budući da za sada postoje samo zastarjela pravila francuskog trgovačkog zakona od 1807.

U glavi III koja govori o založnim pravima, preuzete su s razmjerno neznatnim modifikacijama odredbe pravnih pravila Uredbe sa zakonskom snagom o stvarnim pravima na brodu i pomorskim privilegijima od 30.V 1939, koja se oslanjaju na Medjunarodnu konvenciju o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1926. Prema tome se te odredbe odnose na brodove i na brodove u gradnji. Napušteni su sporni termini "hipoteka" i "privilegiji", pa je umjesto njih preuzeto opisno izražavanje. Umjesto "hipoteka" upotrebljen je izraz "ugovorno založno pravo na brodu", a umjesto "privilegij" "zakonsko založno pravo". U skladu s time se ugovorno založno pravo na brodu definira kao pravo

prema kojem je vjerovnik ovlašten namiriti se iz prodajne cijene broda ostvarene sudskom prodajom (čl.201, st.1). Pred tim pravom ima prednost u namirenju zakonsko založno pravo, a ta se prava klasificiraju u pet razreda (čl.216). Međutim, za unutrašnju plovidbu postoji razlika u pogledu zakonskih založnih prava u tome, što se ta prava s obzirom na unutrašnju plovidbu zasnivaju na Aneksu br.1 Međunarodne konvencije o upisu brodova unutrašnje plovidbe od 1965, te ih ima samo tri (čl.219).

Treba napomenuti da se odredbe zakona o zakonskim založnim pravima (privilegijima) primjenjuju i na čamce, a da se na brodove u gradnji primjenjuju onda, kada se ovi nalaze u plutajućem stanju.

Glava IV ovog dijela zakona donosi detaljne propise (čl.239. do 377) o postupku za upisivanje u upisnike brodova, donoseći za to posebna pravila postupka. Iako su ta pravila potpuna i ne prepostavljaju primjenu nekih drugih supsidijarnih propisa, ona ne propisuju stvarnu nadležnost odgovarajućih organa jer je propisivanje stvarne nadležnosti u zakonodavnoj kompetenciji republika odnosno pokrajina u skladu sa čl.14. Zakona za provodjenje Ustava.

Prema ovoj glavi zakona u upisnik brodova mogu se upisati samo pravo raspolaganja brodom, odnosno pravo vlasništva kod brodova koji nisu u društvenom vlasništvu, zatim ugovorno založno pravo na brodu (hipoteka), zakup broda i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod. Na brodovima koji nisu u društvenom vlasništvu može se u upisnik upisati još i pravo preče kupnje.

Upisi se mogu obavljati samo na temelju rješenja nadležnog organa, i to u skladu sa sadržajem rješenja o upisu. Zakon uspostavlja režim strogih rokova za podnošenje zahtjeva za upis radi ostvarenja potrebne pravne sigurnosti. Rje-

šenja o upisu izdaju se samo na temelju isprava sastavljenih na propisan način. Propisan je poseban režim pravnih lijekova u kojem radi pravne sigurnosti i povjerenja u javne knjige nema mjesata dokazima u žalbenom postupku u pogledu bitnih okolnosti pravne stvari.

Tako donekle preuzimajući rješenja dosadašnjih pravnih pravila o upisu pomorskih brodova, sada i za unutrašnju plovidbu (a koja su donekle analogna pravnim pravilima po kojima se vode zemljišne knjige), zakon utvrđuje i pravila o prvenstvenom redu eventualnih konkurenata za upis istovrsnog prava na istom brodu. Osnovno je pravilo da je za prvenstvo mjerodavan trenutak kad je prijedlog za upis stigao onom organu koji vodi upisnik u kojem se treba izvršiti upis. Istovremeni prijedlozi imaju isti red prvenstva. Posebna pravila postoje za ustupanje stečene prednosti, koja vode računa o stečenim pravima trećih. Zakon detaljno regulira pojedine vrste upisa (uknjižba, predbilježba, zabilježba) kao i njihove pravne posljedice.

Upisivanje u upisnik brodova predstavlja vanparnični postupak koji se provodi pred sudom i, ukoliko nije ovim odredbama drugačije određeno, primjenjivat će se norme Zakona o parničnom postupku.

Dio peti govori o brodaru, njegovom globalnom ograničenju odgovornosti i o postupku za ograničenje takve odgovornosti.

Brodar je centralni pojam kojim operira ovaj zakon. Brodar je, prema definiciji u uvodu zakona, osoba (fizička ili pravna) koja je kao držalač broda (ne više kao posjednik broda!) nosilac plovidbenog pothvata. U tom smislu postoji oboriva pretpostavka da je brodar ona osoba koja je upisana u upisnik brodova kao nosilac prava raspolaganja odnosno kao vlasnik broda.

U našoj državi kao pravno pravilo vrijedio je (i vrijeđi još do stupanja na snagu ovog zakona, pa i dalje za odnose koji su nastali prije toga) sistem abandona, naslijedjen još iz II knjige francuskog trgovačkog zakonika od 1807. Napuštajući sistem abandona naš zakon je prihvatio engleski sistem ograničenja odgovornosti po registarskoj toni broda. Za obveze koje za brodara proizlaze iz plovidbe i iskorištavanja broda brodar odgovara ograničeno s odredjenom svotom, a cijelom svojom imovinom. Ta se svota određuje prema registarskoj toni pomorskog broda, odnosno po nosivosti ili istisnini za brodove unutrašnje plovidbe. Ove odredbe se primjenjuju i na ratne brodove, ali tako da za pomorske ratne brodove, čiji se kapacitet određuje istisninom, jedna tona predviđa za trgovačke brodove odgovara dvjema tonama istisnine, a za ratne brodove unutrašnje plovidbe vrijedi isti sistem kao i za trgovačke brodove unutrašnje plovidbe.

Brodar koji se želi koristiti institutom ograničene odgovornosti mora osnovati fond ograničene odgovornosti. To je imovinska vrijednost koju brodar polaže radi podmirenja potraživanja koja podliježu ograničenju odgovornosti. Na ovaj način vjerovnicima se osigurava raspoloživa novčana svota za podmirenje njihovih potraživanja.

Kod pomorskih brodova, ako su jednim dogadjajem nastale samo tražbine iz tjelesnih šteta, fond se konstituira u visini svote koja iznosi 36.000.- dinara po toni broda.

Ako su jednim dogadjajem nastale samo tražbine iz materijalnih šteta, fond se dobija multiplikacijom iznosa od dinara 12.000.- po toni broda.

Ako su međutim (što će u praksi biti najčešći slučaj) jednim dogadjajem nastale materijalne i tjelesne štete, onda će se stvoriti fond od 36.000.- dinara po toni, koji će se razdijeliti na dva dijela: 24.000.- dinara po toni nami-

jenjenih isključivo namirenju tražbina iz tjelesnih šteta, i 12.000.- dinara po toni za namirenje tražbina iz materijalnih šteta. Ako svote namijenjene isključivo namirenju tražbina iz tjelesnih šteta nisu dovoljne za pokriće tih tražbina, nepodmireni ostatak konkurira s tražbinama iz materijalnih šteta na iznosu namijenjenom njihovom podmirenju. Obrnuto, nepodmirene materijalne štete ne mogu u takvom slučaju konkurirati s tražbinama iz tjelesnih šteta na njima namijenjenom fondu.

Kod brodova unutrašnje plovidbe materijalne štete ograničene su na svote razlike prema kategorijama tih brodova i to na taj način da takva jednostruka svota priznata tražbinama za materijalne štete, a trostruki iznos fonda ograničene odgovornosti za materijalne štete pridržava se za tražbine iz tjelesnih šteta. Fondovi se međusobno ne prelijevaju.

Propisi o graničenju odgovornosti brodara prema ovom dijelu ne primjenjuju se kod onih tražbina kod kojih postoji poseban režim odgovornosti. U pomorskom pravu oni se ne primjenjuju na obveze iz spasavanja na moru i za doprinos u zajedničku avariju, za nuklearne štete kao ni na štete uzrokovane izbacivanjem tekućih goriva s broda. Također brodar ne može ograničiti svoju odgovornost za štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom osoba koje su u radnom odnosu s brodarom. Kod brodova unutrašnje plovidbe niti tražbine koje se osnivaju na temelju ugovora o prijevozu putnika ne podliježu globalnom ograničenju odgovornosti.

Brodar gubi svoje pravo na ograničenje odgovornosti ako je dogadjaj iz koga su nastale tražbine prouzročen njegovom "osobnom krivnjom".

Fond ograničene odgovornosti koji brodar polaže u sud osniva se posebno za tražbine iz svakog pojedinog

dogadjaja, pa prema tome ako ima više dogadjaja, osniva se toliko fondova koliko ima dogadjaja.

Iako Zakon prepusta reguliranje odnosa u vezi s čamcima nadležnosti republika, ipak predviđa da se odredbe o ograničenju odgovornosti brodara primjenjuju i na čamce. To iz razloga što se time reguliraju osnove imovinskih odnosa čije reguliranje spada u nadležnost federacije.

Zakon predviđa da za pomorske brodove minimalna svota za fond ograničene odgovornosti bude kao za brod od 100 tona, dok za brodove unutrašnje plovidbe ne može biti manji od 290.000.- dinara.

Pravila o postupku ograničenja odgovornosti dosta su slična onima koja se primjenjuju u postupku izvršenja na cjelokupnoj imovini dužnika ili nad jednim njezinim dijelom. Taj postupak provodi se prema pravilima vanparničnog procesnog prava. Bilo je potrebno donijeti detaljna pravila jer međunarodne konvencije (pomorska od 1957. i riječna od 1973) prepustaju donošenje procesnih odredaba nacionalnom zakonodavstvu.

Postupak se pokreće na prijedlog osobe ovlaštene za osnivanje fonda ograničene odgovornosti. Sud će odobriti osnivanje fonda ako utvrdi da postoje činjenice koje opravdavaju osnivanje fonda i ako utvrdi da će se moći slobodno raspolagati predloženim sredstvima fonda u korist vjerovnika. Budući da se ne može unaprijed utvrditi ni broj ni identitet vjerovnika, predviđen je sistem objavljanja propisanog oglasa kojim se vjerovnici pozivaju da u određenom roku (od 90 dana od dana objave rješenja u službenom listu SFRJ) prijave sudu svoja potraživanja. Vjerovnik gubi pravo na namirenje iz fonda tek ako svoje potraživanje ne prijavi na prvom ročištu za diofu fonda ograničene odgovornosti. Rasprava o prijavljenim tražbinama obavlja se na posebnom ročištu, a ograničava se na pi-

tanja postojanja, visine i kvalitete prijavljenih tražbi-
na i na ovlaštenje osnivača fonda da odredjenog vjerovni-
ka uputi na namirenje iz fonda, a ne iz ostale svoje imo-
vine. Sporovi koji nastanu među sudionicima rješavaju se
u posebnim parnicama. Zakon donosi i posebna pravila koja
vode računa o specifičnosti tražbina i prigovora koji se
protiv njih ističu, reguliraju pitanja koga od sudionika
treba uputiti da pokrene parnicu i kakve će biti pravne
posljedice činjenice da upućeni nije pokrenuo parnicu.

Svaka od tih parnica rješava definitivno odnosno pi-
tanje prema svim sudionicima u postupku ograničenja odgo-
vornosti.

Dio šesti o ugovorima sastoji se iz četiri glave:
ugovor o gradnji broda, ugovori o iskorištavanju brodova,
ugovor o plovidbenom agencijskom poslu i ugovor o plovid-
benom osiguranju.

Ugovor o gradnji broda je u ovom zakonu po prvi put
postao predmetom zakonodavnog rješavanja. Odredbe ove
glave sadržavaju samo najosnovnije odredbe imovinskoprav-
nog karaktera koje se odnose na ugovor o gradnji broda.
Većina odredaba su dispozitivne prirode, što se željelo
s obzirom na suvremenih razvoj obvezopravnih odnosa u ve-
zi s gradnjom broda i slobode koje stranke imaju prilikom
njegovog zaključivanja. Kognitne norme nalazimo samo u po-
gledu utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu, o nadzo-
ru nad gradnjom broda sa strane Jugoslavenskog registra
brodova (čl.427, st.7) i u pogledu zastarnog roka (od jed-
ne godine), zahtjeva za popravak prijavljenih nedostataka
gradnje (čl.433). Dispozitivna je prema tome i odredba
prema kojoj postoji oboriva predmjesta da brod u gradnji
pripada brodograditelju (čl.425).

Druga glava ovog dijela zakona normira ugovore o
iskorištavanju brodova. U ovim propisima su uglavnom

reproducirane odredbe Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova od 1959 (Sl.l.FNRJ 25/1959), koji se oslanjaju na Konvenciju o teretnici od 1924. (Haška pravila). Međutim, Protokol od 1968. o izmjenama te konvencije (koji Jugoslavija nije potpisala niti mu još pristupila) uglavnom je također ugradjen u zakon, osim odredbe o povišenju granice brodarove ugovorne odgovornosti po jedinici tereta ili težini.

Za brodove unutrašnje plovidbe po prvi put su se kod nas regulirali odnosi koji se pojavljuju iskorištavanjem brodova unutrašnje plovidbe. Zakonodavac se pritom poslužio Nacrtom konvencije o prijevozu tereta u unutrašnjoj plovidbi iz 1959, koji još uvijek nije postao konvencijom, ali se nalazi na unifikacijskom dnevnom redu rimskog Instituta za izjednačenje privatnog prava (UNIDROIT). Razlika je između odgovornosti vozara pomorske i unutrašnje plovidbe uglavnom u tome, što za brodove unutrašnje plovidbe nije prihvaćen princip oslobođenja odgovornosti brodara u slučaju nautičke greške zapovjednika ili posade.

U sistematici zakona zadržana je podjela na ugovore o pomorskom plovidbenom poslu i na ugovore o zakupu broda. Ta dioba zasniva se na tome da li posao ima karakteristike ugovora o djelu ili ugovora o uporabi broda.

Plovidbeni poslovi dijele se na ugovore o prijevozu stvari, ugovore o prijevozu putnika i prtljage, tegljenje i ostale plovidbene poslove. Dok je ugovor o prijevozu stvari identičan s rješenjem iz Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, dotle su kod prijevoza putnika i prtljage prihvaćena načela Atenske konvencije iz 1974, čime se znatno povisuju granice brodarove odgovornosti. Kogentnost normi kod prijevoza stvari nije absolutna, jer se dozvoljavaju odstupanja, ali samo na štetu brodara. Međutim, kogentnost se odnosi samo na odredbe o odgovorno-

sti brodara, ali one se mogu mijenjati i u korist brodara ako se ispune uvjeti iz čl.576. Naime, iako načelno postoji odgovornost brodara za teret od preuzimanja na prijevoz do predaje na odredištu, ipak brodar može ugovoriti svoju blažu odgovornost za onaj dio tog vremena koji pada prije početka ukrcavanja ili iza iskrcaja tereta. Isto tako može za zakašnjenje ugovoriti blažu odgovornošt, kao i kod prijevoza živih životinja i prijevoza tereta koji je na temelju pismenog pristanka krcatelja smješten na palubi. Kod prijevoza putnika takodjer se polazi od načela dispozitivnosti odredaba ugovora, a od ovog načela odstupa se samo onda kad su u pitanju osnovni interesi putnika i to tako, da se zabranjuje ugovaranje na njegovu štetu (u pogledu smrti i tjelesne ozljede kao i kod manjka, gubitka i zakašnjenja u prijevozu prtljage).

Kod odredaba o pomorskom plovidbenom poslu naglašena je prinudnopravna obveza brodara da stavi na raspolaganje brod koji je sposoban za plovidbu pravovremeno do početka putovanja za pomorski brod, a za brod unutrašnje plovidbe i za vrijeme čitavog putovanja.

Treća glava ovog dijela zakona posve je nova, a odnosi se na ugovore o plovidbenom agencijskom poslu. Te odredbe donesene su nakon dugotrajnih rasprava jer je bilo mišljenja da su one sadržane u drugim propisima ili nacrtima. Međutim, zadnji nacrti zakona o obligacijama i ugovorima nisu bili takvi da bi omogućili nesmetano održavanje agencijskog plovidbenog posla, pa su zbog toga u čl.680. do 688. zakona regulirane osnove plovidbenog agencijskog posla.

Četvrta glava ovog dijela Zakona o ugovoru o plovidbenom osiguranju obradjuje pokraj zajedničkih odredaba još i posebno osiguranje broda, osiguranje robe, osiguranje vozarine, osiguranje odgovornosti i razna osiguranja.

Odredbe ove glave odgovaraju našoj pomorskoj osigurateljnoj praksi koja se u svom poslovanju služi engleskim uvjetima osiguranja, pa se ta rješenja u velikoj mjeri upravo oslanjaju na te uvjete.

Sedmi dio zakona govori o plovidbenim nezgodama. Ovaj dio zakona sadrži šest glava: sudar brodova, spasavanje, vadjenje potonulih stvari, zajedničke avarije, izvanugovorna odgovornost brodara i odgovornost poduzetnika nuklearnog broda.

Prve tri glave ovog dijela zakona bile su već regulirane u tri posebna zakona zajednički objavljena u Sl.1. SFRJ 11/66. Propisi o sudaru i spasavanju (koji se bitno temelje na konvencijama iz 1910, koje obvezuju Jugoslaviju) nisu pretrpjeli znatnijih promjena. Stvar stoji donekle drukčije s obzirom na vadjenje potonulih stvari. Naime, zakon u pogledu vadjenja potonulih stvari sadrži nekoliko osnovnih upravnopravnih odredaba. On normira pitanje osobe ovlaštene za vadjenje potonule stvari, polazeći pritom sa stajališta da treba štititi opravdane interese naših privrednih organizacija. Dio materije koji je prije bio reguliran saveznim zakonom morat će se u budućnosti regulirati republičkim odnosno pokrajinskim zakonodavstvom. Pored ovih upravnopravnih propisa zakon je normirao i specifične imovinskopravne odnose koji se pojavljuju u vezi s vadnjem potonulih stvari, u prvom redu promjenu odnosno gubitak vlasništva ili prava raspolaganja i prava izvodjača radova.

Zajedničke avarije kao specifični instituti pomorskog prava koji u novoj Jugoslaviji nisu bili regulirani pozitivnim propisom, u zakonu su regulirani u naslonu na York-Antwerpenska pravila iz 1974. Ta pravila predstavljaju tipska poslovna pravila kojima stranke mogu slobodno pristupiti. Ta tipska pravila postala su opće prihvaćena,

pa ih sva moderna zakonodavstva inkorporiraju u domaći pravni sistem. Zakon dijeli odredbe o zajedničkim avarijama na dvije grupe. Jedne su materijalnopravne (zajedničke odredbe, doprinos u zajedničku avariju, zastara), a druge su procesnopravne prirode (postupak likvidacije zajedničke avarije). Zakon ovaj institut izjednačava za pomorsku i unutrašnju plovidbu. Kod pomorske plovidbe postoji predmetnjeva da su ugovorene odredbe ove glave zakona ako stranke nisu o tome ništa uglavile, a kod čamaca i za unutrašnju plovidbu primjenjuju se samo ako su stranke tako izričito uglavile. Pošto se postupak likvidacije zajedničkih avarija redovito ravna po standardima koje primjenjuju likvidatori (dispečeri) zajedničkih avarija, u zakonu su donesene odredbe koje ugradjuju u naše pravne standarde postupka.

U glavi o izvanugovornoj odgovornosti brodara normirani su oni slučajevi izvanugovorne odgovornosti koji nisu razradjeni na posebnim mjestima zakona. Ponajprije se postavlja odgovornost broda za smrt i tjelesne ozljeđe kupača. Pri tome zakon na originalan način normira odgovornost od najblaže na temelju dokazane krivnje, pa preko pretpostavljene krivnje sve do odgovornosti bez krivnje, već prema tome u kojem području mora se nalaze kupaci odnosno brodovi. (Na kupalištima u pojasu 150 metara od obale ili lukama i pristaništima.) Posebno je regulirana odgovornost brodara (također bez krivnje, tj. na temelju kauzaliteta) za oštećenje koje brod uzrokuje plutajućim napravama ili obali kao i za štete kod izljevanja ili izbacivanja tvari koje su opasne za okolinu.

Konačno se regulira odgovornost brodara za izliv tereta ulja iz broda. Ta odredba recipira rješenja Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štete od izliva ulja od 1969., koju je Jugoslavija ratificirala. Za

štetu koju prouzroči teret ulja odgovara brodar na temelju kauzaliteta, a svoje se odgovornosti može oslobođiti samo ako dokaže da je do izlijevanja došlo zbog rata (i sličnih dogadjaja), ili višom silom, ili isključivom namjernom radnjom, ili propustom trećega, kao i isključivom radnjom organizacije koja se brine za sigurnost plovidbe. Specifično je kod ovih propisa da brod koji prevozi kao teret više od 2.000 tona nafte mora imati potvrdu da je zaključio osiguranje ili da ima drugo jamstvo za pokriće odgovornosti za štetu od zagadjivanja mora naftom u visini granice odgovornosti koju zakon propisuje.

Pojava broda na nuklearni pogon zahtijevala je odgovarajuća normativna rješenja za pitanje odgovornosti za nuklearne štete koje ti brodovi mogu prouzročiti za vrijeme svoje plovidbe. Međunarodna bruxelleska konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda od 1962., koja je inspirirala niz nacionalnih zakonodavstava (kao što su Francuska, Nizozemska, Švedska), služila je i našem zakonodavcu kao uzor. Odgovornost poduzetnika nuklearnog broda je isključiva, odnosno kanalizirana, pa nitko drugi osim njega ne odgovara za nuklearne štete. Iz tog načela slijedi da je regres dopušten samo prema osobi koja je namjerno izazvala nuklearnu nezgodu, prema osobi koja je podigla podrtinu nuklearnog broda bez odobrenja poduzetnika i ako je regres izričito predviđen pismenim ugovorom. Poduzetnik odgovara bez krivnje, a može se oslobođiti svoje odgovornosti samo u slučaju rata ili sličnih dogadjaja. Ograničenje odgovornosti fiksirano je na svotu od milijardu i sedam stotina ^{milijuna}/dihara za svaku pojedinu nuklearnu nezgodu, a pravo na ograničenje odgovornosti ne gubi se ni u slučaju osobne krivnje poduzetnika. Zakon predviđa mogućnost i više granice odgovornosti ako je takva granica određena u zakonodavstvu države čiju zastavu takav nuklearni brod vije. Takav konkretan slučaj bio je u praksi regu-

liran bilateralnim ugovorom kod posjete američkog broda "Savannah" kada je američka vlada pružila garanciju pet puta veću od konvencijskog limita. Zakon predviđa da se postupak oko osnivanja fonda ograničene odgovornosti izjednači s postupovnim odredbama za diobu fonda ograničene odgovornosti brodara.

Dio osmi o postupku izvršenja i osiguranja na brodovima sastoji se iz četiri glave: prva donosi zajedničke odredbe, druga govori o izvršenju radi namirenja novčanih potraživanja - prodaji broda, treća o izvršenju radi namirenja novčanih potraživanja - predaji broda i četvrta o osiguranju. Brojne specifičnosti izvršnog postupka radi prisilnog namirenja tražbina na brodovima tražile su iscrpljeno normiranje materije u posebnom zakonu i to iz slijedećih razloga: mada su brodovi pokretnine oni su iz razloga pravne sigurnosti podvrgnuti režimu nekretnina (to vrijedi naročito za založna prava); pokretljivost broda traži posebne mјere radi osiguranja efikasnog zahvata na njemu; izvršenjem na brodovima dira se u pravnu sferu mnogih subjekata čije interese treba valjano zaštiti; brodovi unutrašnje plovidbe izjednačeni su s pomorskim brodovima u tom smislu, a česti element inozemnosti kojeg susrećemo u izvršenju na brodovima tražio je uzimanje u obzir i stranog prava.

Predviđa se sredstvo potpunog namirenja novčanih tražbina i nenovčanih tražbina u obliku prodaje broda za prve, a u obliku predaje broda za druge. Kao posebna mјera osiguranja predviđena je mјera zaustavljanja broda, koju ne nalazimo u općem izvršnom pravu. Ona je, međutim, u skladu s Međunarodnom konvencijom o zaustavljanju brodova od 1952, koju je Jugoslavija ratificirala i koja Jugoslaviju obvezuje. Kako u vezi s prodajom broda tako i u vezi s njegovim zaustavljanjem riješena su brojna

pitanja koja se pojavljuju s obzirom na putnike i teret. Predvidjena je mogućnost da se nakon odredjenog postupka može dopustiti putovanje zaustavljenom brodu da se izbjegnu štete koje nastaju njegovom imobilizacijom. Pravila o držabi su detaljno obradjena. Pravila o redu namirenja posebno zajamčuju radoslijed vjerovnika koji dolaze do namirenja, tako da zakonski založni vjerovnici (privilegirani vjerovnici) dolaze prvi, a iza njih hipotekarni vjerovnici i konačno ostali vjerovnici. Dražbeni propisi idu za tim da se brod po mogućnosti proda slobodan od svih tereta.

Dio deveti ima tri glave: zajedničke odredbe, odredbe o mjerodavnom pravu i o isključivoj nadležnosti suda SFRJ za odnose s međunarodnim elementom i o mjerodavnom pravu između republika i autonomnih pokrajina.

Prva odredba ovog dijela, koja je ujedno i zajednička, propisuje da će se kolizione norme primijeniti na sve odnose iz pomorske i unutrašnje plovidbe.

Načela druge glave ovog dijela zakona primjenjuju se na svaki plovni objekt koji je brod prema jugoslavenskom pravu odnosno prema pravu države čiju državnu pripadnost ima.

Državna pripadnost broda je mjerodavna za primjenu prava u pogledu dužnosti i prava zapovjednika kao i za zasnivanje prava i obveza za nosioca prava raspolaganja odnosno vlasnika broda. Isto tako je ona mjerodavna za prava na brodu u društvenom vlasništvu i za stvarna prava na brodu. Konačno je ona mjerodavna i za pravne posljedice dogadjaja na koje se mora primijeniti pravo mjesta gdje je dogadjaj nastao, ali samo uz uvjet reciprociteta. Na prava u pogledu broda u gradnji u društvenom vlasništvu, odnosno na stvarna prava na brodu u gradnji koji nije u društvenom vlasništvu, primjenjuje se jugoslavensko pravo, ako je brod u

gradnji u Jugoslaviji. Ovo načelo slijedi Međunarodnu konvenciju o upisanim pravima na brodovima u gradnji od 1967., koju je Jugoslavija ratificirala.

Što se tiče radnih odnosa primjenjuje se standardno načelo da je za radne odnose posade pomorskih brodova mjerodavno pravo državne pripadnosti broda, a kod unutrašnje plovidbe pravo mesta gdje je brod upisan.

U pogledu ograničenja odgovornosti brodara zadržano je pravo državne pripadnosti broda, ali s tim izuzetkom da se odredbe zakona primjenjuju ako su njegove odredbe strože od onih države pripadnosti. To je zapravo odredba in favorem conventionis i u skladu s ovlaštenjima iz Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova od 1957.

S obzirom na ugovore o plovidbenim odnosima utvrđeno je načelo autonomije volje stranaka, ali uz određene izuzetke. Ti izuzeci se odnose na kogentne propise zasnovane na Haškim pravilima, odnosno na Konvenciji o prijevozu putnika.

Zakon postavlja odredjene presumpcije za slučaj da se ugovorenog prava ne može u cijelini ili djelomice primijeniti na ugovor ili ako se ne može iz ugovora vidjeti o kojem se pravu radi. Prva presumpcija je da ukoliko se ne može iz okolnosti slučaja utvrditi namjera stranaka treba primijeniti ono pravo koje je s ugovornim odnosom u najблиžoj vezi. Ako se ni to pravo ne može utvrditi, onda se postavlja presumpcija da treba primijeniti na glavna prava i obvezu iz ugovora pravo mesta gdje je ugovor zaključen, a kod adhezionih ugovora pravo države čiji je državljanin brodar ili čiju državnu pripadnost ima brod, i konično kod ugovora o tegljenju održbe zakona. Ova lepeza presumpcija je u vezi sa stvarnošću odnosa iz ugovora o

plovidbenim odnosima, jer kod ugovora koji nisu adhezionali igra odlučnu ulogu mjesto zaključenja ugovora, a kod adhezionih ugovora naprotiv pravo koje u prvom redu na njih dolazi do primjene. Kod ugovora o tegljenju opravdano je smatrati da ako stranke nisu upotrijebile mogućnost autonomnog izbora prava to pravo bude ono koje naš zakon propisuje. Za sporedne obveze i prava koji se egzemplifikativno nabrajaju dolazi do primjene pravo mesta gdje su pojedine radnje obavljene ili trebale biti obavljene.

Posebno su, sukladno onome što je u ranijim zakonima već bilo normirano, donesena i pravila o mjerodavnom pravu u materiji sudara i spasavanja. Za slučajeve zajedničke avarije naglašen je princip autonomije, ali za slučaj da se tako ne može doći do rješenja, primjenjuje se pravo luke u kojoj je iskrcan posljednji dio tereta koji se nalazio na brodu u času izvršenja čina zajedničke avarije, a ako su sve stranke državljanini SFRJ, primjenit će se jugoslavensko pravo.

Isključiva nadležnost jugoslavenskih sudova određena je za sporove o nagradi za spasavanje jugoslavenskih ratnih brodova i jugoslavenskih javnih brodova (u skladu s načelima o imunitetu državnih brodova od gradjanske strane sudbenosti u pogledu spasavanja, u skladu s Protokolom o izmjeni Konvencije o pružanju pomoći i spasavanju od 1910, zaključenim 1967), zatim o naknadi štete zbog sudara brodova od kojih je jedan jugoslavenski ratni brod ili jugoslavenski javni brod, zatim u sporovima koji nastanu tijekom postupka ograničenja odgovornosti brodara pred jugoslavenskim sudovima, zatim u sporovima koji nastanu tijekom i u vezi s provodjenjem postupka likvidacije zajedničkih avarija i, konačno, u sporovima koji nastanu u vezi sa sudskim izvršnim postupkom koji provodi jugoslavenski sud na brodovima pomorske i unutrašnje plovidbe.

Sve ove isključive nadležnosti slijede djelomice iz međunarodnog prava (ratni i javni brodovi), zatim iz činjenice da je postupak ograničenja odgovornosti brodara u obje konvencije, riječnoj i pomorskoj, pridržan od strane države suda i konačno što se i kod zajedničkih avarija kao i u izvršnom postupku radi o parnicama koje nastaju iz tijeka postupaka koji se u cjelini odvijaju u Jugoslaviji.

Za odnose s jugoslavenskim medjurepubličkim i međupokrajinskim obilježjem određuje se primjena prava one republike, odnosno pokrajine, u kojoj je brod upisan. Budući da će republike svojim propisima rješavati pitanje koja veličina broda može biti u privatnom vlasništvu s obzirom na tonužu i broj ukrcanih putnika, morat će se riješiti i pitanja medjurepubličkih odnosa poslovanja tih brodova u drugoj republici ili pokrajini, no to bi valjalo učiniti medjurepubličkim dogovorima i sporazumima, pa ta pitanja zakon nije normirao.

Dio deseti donosi kaznene odredbe za specifična pomorska odnosno plovidbena krivična djela i prekršaje. Ovdje vrijedi istaći krivično djelo gusarstva koje se kažnjava zatvorom najmanje dvije godine, zatim propust dužnosti spasavanja života osoba, zatim broda nakon sudara i propust spasavanja imovine koja je društveno vlasništvo ili vlasništvo državljana SFRJ. Kao posebno krivično djelo predviđen je slučaj oštećenja ili prekinuća podvodnog telekomunikacijskog kabela ili cjevovoda, prekid struje, nafte, plina ili vode, gdje je predviđena kazna zatvora do osam godina. Ovaj član inspiriran je jednom konvencijom koja je donesena pod kraj prošlog stoljeća (Međunarodna konvencija o krivičnopravnoj zaštiti pomorskih kablova, 1884).

Odredbama o privrednim prijestupima i pomorskim prekršajima povećana je visina kazni u odnosu prema dosa-

dašnjim, što je izraz izmijenjenih okolnosti na području ekonomskih odnosa. Kao zaštitna mjera predviđa se mogućnost oduzimanja ovlaštenja članu posade za obavljanje poslova određjenog zvanja na brodu u trajanju od dvije godine, što također služi zaštiti javnog poretku u obalnom moru i u unutrašnjim vodama Jugoslavije, a i sigurnosti plovidbe uopće.

Dio jedanaesti sadrži ovlaštenja dana saveznim organima kao i prijelazne i završne odredbe. U ovom svom zadnjem dijelu zakon predviđa ovlaštenja Saveznom izvršnom vijeću i Saveznom komitetu za promet i veze za donošenje podzakonskih propisa. Savezno izvršno vijeće propisuje uvjete kojima moraju udovoljavati luke odnosno pristaništa za medjunarodni promet i plovne putove na kojima važi međunarodni i medjudržavni režim plovidbe. Zatim propisuje uvjete za zimovanje stranih brodova u unutrašnjim plovnim putovima kao i dio luka koji se određuju za zimovnike ili za vojne potrebe. Također mu se daje u nadležnost da u slučaju promjene pariteta dinara propisuje nove svote ograničenja brodarove odgovornosti kada su te svote preračunate u dinare u propisima koji se zasnivaju na medjunarodnim konvencijama.

Savezni komitet za promet i veze donosi vrlo ograničeni broj upravnih propisa, medju kojima i one o isticanju zastave, oznakama na unutrašnjim plovnim putovima, plovidbi u obalnom moru, zaštiti ljudskih života na moru, izbjegavanju sudara na moru kao i o zvanjima i uvjetima za stjecanje zvanja članova posade trgovačke mornarice, o najmanjem broju posade, pomorskim i brodarskim knjižicama, dozvolama za ukrcavanje, o upisu brodova u određene upisnike, obrascima vodjenja brodskih isprava i određivanju imena i oznaka brodova i čamaca, kao i o vodjenju evidencije o imenima brodova.

Takodjer je u ovom dijelu odredjeno da se uvode upisnici brodova unutrašnje plovidbe u koje će se upisivati samo brodovi unutrašnje plovidbe, a ne i ostali plovni objekti te plovidbe. Predviđen je i rok od godinu dana za uspostavljanje upisnika brodova unutrašnje plovidbe. Novi upisnici brodova unutrašnje plovidbe dobit će, naime, onaj isti pravni značaj koji su dosada imali samo upisnici brodova pomorske plovidbe.

Ovaj zakon stupa na snagu 1. siječnja 1978. Neuobičajeno duga vacatio legis uspostavljena je zato, jer je nužno izvršiti detaljne pripreme za primjenu ovoga zakona kao i donijeti pravovremeno niz saveznih, republičkih i pokrajinskih propisa, pa je odredjen još i rok od tri mjeseca unutar kojega će još vrijediti dosadašnji pravilnici i drugi podzakonski propisi, kako bi savezni organi, republike odnosno pokrajine mogle donijeti svoje propise o predmetima koji su došli u njihovu nadležnost. Konačno i Jugoslavenski registar brodova mora u istim rokovima zamijeniti niz pravilnika i dvije naredbe koje se odnose na predmete koji po zakonu sada spadaju u nadležnost Jugoregistra.

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ukida niz pozitivnih propisa koji su u njega ugradjeni, ali i ispunja sve one praznine u pozitivnim propisima koje su dosada bile ispunjene pravnim pravilima koja su se na temelju čl.4. Zakona o nevažnosti pravnih propisa od 1946. primjenjivala u našoj praksi. Radi brojnih rješenja koja su nova ili samo različita od dosadašnjeg pravnog stanja na temelju pozitivnih propisa i pravnih pravila trebalo je dati normu o intratemporalnom djelovanju zakona. To je izričito učinjeno u zakonu pa je odredjeno da se na odnose koji su nastali prije stupanja na snagu ovog zakona (tj. prije 1.I 1978) primjenjuju oni propisi odnosno pravna pravila koji su se primjenjivali u vrijeme nastanka tih odnosa.

Donošenjem Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi je Jugoslavija stupila u red onih država koje imaju kodificirano plovidbeno pravo. Taj rezultat je postignut nakon dugotrajnih predradnji i parcijalnih rješenja u staroj i novoj Jugoslaviji. Pri tome je zakon prihvaćao najmodernija rješenja medjunarodnih unifikacijskih konvencija, pa čak i onih koje Jugoslavija još nije ni ratificirala. Ovaj zakon bit će tako i jedan od povoda i razloga da se i ratifikacijski postupak za niz konvencija pokrene odnosno ubrza (u prvom redu Konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova od 1957, Konvencije o prijevozu putnika i prtljage od 1974, Konvencije o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda od 1962, Konvencije o upisivanju brodova unutrašnje plovidbe s prilozima od 1965). Tijekom rada na ovoj kodifikaciji doneseni su neki medjunarodni instrumenti koji još nisu stupili na snagu i predvidivo je da još odredjeno vrijeme neće stupiti na snagu. Ti instrumenti nisu ugradjeni u zakon, nego će to moći biti tek onda kada stupe na snagu (npr. Medjunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama od 1967, Medjunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976) kao i eventualno čitav novi sistem medjunarodnog prava mora.

Republike i autonomne pokrajine morat će u relativno kratkom vremenu donijeti detaljne propise iz područja koja su prema našem novom Ustavu u njihovoј nadležnosti. Taj obimni posao bit će olakšan time, što je radna grupa u svom dugogodišnjem pripremnom radu u pojedinim fazama obradila i te propise (u prvom redu mislimo na upravne propise i na propise o brodovima u vlasništvu i o suvlasništvu brodova).

Sistematika ovoga zakona tijekom dugog pripremnog rada bila je nekoliko puta nadopunjavana i mijenjana. Uz svu pažnju u izradi tog, mogli bismo bez pretjerivanja reći monumentalnog zakona, dogodilo se da u konačnom tekstu ima na

pojedinim mjestima neuskladjenosti i ponavljanja. Vjerujemo međutim da će ti nedostaci moći biti uklonjeni pravilnim tumačenjem propisa i da praksi neće zadavati većih poteškoća.

Dinamika našeg društvenog razvoja i složenost poslova kod stvaranja našeg novog samoupravnog društva bili su razlog da osnovni zakoni, kao što su Zakon o obligacijama i ugovorima kao i o osnovnim materijalnopravnim odnosima, još nisu doneseni. Terminologija zakona slijedila je posljednja dostignuća na tom području, ali valja očekivati da će i tu doskora biti novih izraza i pojmove koji će se, kada budu pravno obrazloženi, ugraditi u već postojeći sistem našeg plovidbenog prava.

Jedan na izgled tehnički ali dosta težak i dugotrajan posao predstoji našim pomorskim krugovima: prijevodi Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi na svjetske jezike. Jedino s preciznim pravnotehničkim prijevodom upoznat će svjetska javnost naše plovidbeno pravo što će za poslovanje naših privrednih krugova u svijetu biti nasušna potreba. Međutim, u tom poslu kao i u financiranju takvog pothvata bit će potrebno u najskorije vrijeme angažirati veći broj stručnjaka i finansijskih sredstava.

Jadranski institut JAZU u Zagrebu (koji se sada zove Zavod za pomorsko pravo, historiju i ekonomiku pomorstva JAZU) bio je preko 28 godina središte u kojem su se okupljali svi zainteresirani krugovi koji su stvarali novi pomorski kodeks. U pojedinim fazama rada savezni i republički organi imali su u ovom Institutu stručnog savjetnika i organizatora za razgovore s privrednim krugovima koji su o pojedinim pitanjima reguliranim u ovom zakonu izražavali svoja mišljenja i davali svoje praktične sugestije. Sigurno je da ovakav složen i dugotrajan rad ne bi

nikad mogao biti uspješno priveden kraju bez samoprijegornog i intenzivnog rada pravnih stručnjaka koje je Institut uspio okupiti.

Iako je rad na tekstu zakona završen, sada tek predstoji obiman posao na komentaru samoga teksta i na teoretsko-znanstvenoj obradi njegovih normi.

Velimir Filipović

Emilio Pallua