

APELACIONI SUD, RENNES (IV odjel)

Presuda od 4. V 1982.

Guy Le Douran Mutuelle Assurance
des Instituteurs de France (MAIF)

v. Camille et Francois Lesquel

Sudar dviju dasaka za jedrenje

Da li se daska za jedrenje smatra "brodom na jedra" (navire a voile) u smislu francuskog Zakona od 7. srpnja 1967. o događajima na moru i u smislu Londonske konvencije o spriječavanju sudara na moru od 20. listopada 1972, a unesene u francusko pravo Dekretom od 6. srpnja 1977, ili se smatra "plutajućom napravom za sportske potrebe" (engin flottant a usage sportif) u smislu čl. 1384 al. 1 francuskog Code civile - Ako se daska za jedrenje smatra "bordom", primjenjuju li se za jedrenje na dasci pravni propisi o plovidbi na moru, te propisi o odgovornosti za štetu nastalu prilikom sudara brodova

15. kolovoza 1978. u vodama Pen Lanica kod Larmor Badena, u zaljevu Mrobihan, tuženik Guy Le Donaran, vozeći se na svojoj dasci za jedrenje, naletio je u punoj brzini na maloljetnu tužiteljicu koja je sjedila na svojoj dasci, jedra spuštenog na površinu mora, spremajući se sići s daske kako bi je dovukla do obale.

Otac mladb. tužiteljice podnio je sudu u Vannesu odštetni zahtjev protiv tuženika i njegovog osiguratelja "Mutuelle Assurance des Instituteurs de France" (MAIF) za naknadu bolničkih troškova, bolninu, fizičko nagrdjenje, te za djelomično trajno smanjenje radne sposobnosti tužiteljice.

Prvostepeni je sud zahtjev tužitelja usvojio na osnovi građanske odgovornosti za štetu na temelju pretpostavljene krivnje, a prema članu 1384 francuskog Građanskog zakona.

Protiv prvostepene presude tuženici su podnijeli žalbu Apelacionom sudu u Rennesu tvrdeći da dasku za jedrenje treba smatrati "brodom" u smislu Zakona od 7. srpnja 1967. o događajima na moru i u smislu Londonske konvencije o spriječavanju sudara na moru iz 1972. U skladu s prethodnim stavom tuženici su nadalje

ustvrdili kako, vodeći računa o smjeru vjetrova u vrijeme nezgode, a primjenom čl. 12 spomenute Konvencije, mldb. tužiteljica nije imala pravo na prvenstvo puta, pa se stoga trebala skloniti s puta tuženikovoј dasci za jedrenje.

Tužiteljica nije u odgovoru na žalbu osporila tvrdnju tuženika da se daska za jedrenje treba smatrati "brodom", te da je suglasno tome jedrenje na dasci podvrgnuto propisima o pomorskoј plovidbi, a da se sporna nezgoda tretira kao sudar brodova. Tužiteljica je samo prigovorila tvrdnjama tuženika utoliko što je ustvrdila da je njena daska u trenutku nezgode bila zaustavljena te da nije više mogla njome manevrirati kako bi izbjegla sudar.

Apelacioni sud je u svojoj odluci ustvrdio da prema čl. 1 Zakona od 7. srpnja 1967, i prema čl. 3 Londonske konvencije iz 1972, dasku za jedrenje treba shvatiti kao "brod na jedra" (navire a voile), te da se za jedrenje na dasci doista primjenjuju kako propisi francuskog prava o pomorskoј plovidbi, tako i propisi o naknadi štete zbog sudara brodova.

Ocjenjujući činjenično stanje spora Apelacioni sud je prvenstveno ustvrdio da je zaljev Morbihau otvoren prema Atlanskom oceanu i prema tome je pomorski promet u tom zaljevu podvrgnut pomorskopравnim propisima o plovidbi brodova u teritorijalnim vodama Francuske.

Nadalje, ocjenjujući činjenicu, potvrđenu tijekom prvostepenog postupka iskazima samih stranaka, ali i svjedoka, da je tužiteljčina daska za jedrenje u vrijeme nezgode bila zaustavljena i sa spuštenim jedrom, dok se tužiteljica spremala sići s nje, sud je utvrdio da je upravo u tom trenutku naišao tuženik sa svojom daskom i u punoj brzini naletio na dasku tužiteljice te je tom prilikom povrijedio.

Apelacioni sud je ocijenio kako se u konkretnom slučaju ne može primijeniti čl. 12 Londonske konvencije, jer se taj član odnosi samo na slučajeve kad se brodovi približavaju jedan drugome pod vodstvom i kontrolom zapovjednika i posade oba broda. Tužiteljica se međutim u trenutku naleta tuženika nalazila u situaciji da nije mogla upravljati svojom daskom, pa je stoga drugostepeni sud ocijenio da se na spornu situaciju može primijeniti samo odredba čl. 18 par. b-i, koja predviđja da se brod koji plovi mora ukloniti svakom drugom brodu kojim se u tom trenutku ne može iz bilo kojeg razloga upravljati.

Sud je takodjer cijenio okolnost da se tuženik u trenutku naleta na dasku tužiteljice nalazio u neposrednoj blizini obale, te da je uložio dužnu pažnju sigurno bi na vrijeme uočio tužiteljicu i izbjegao nalet.

Zbog svih činjeničnih i pravnih razloga koji su naprijed izneseni, Apelacioni sud u Rennesu je potvrdio odluku prvostepenog suda o odgovornosti tuženika za naknadu štete, ali ne na osnovi pravila o naknadi štete građanskog prava, nego na osnovi pravila Zakona od 7. VII 1967. o događajima na moru.

(DMF 409, 1983, 40-43)

Razvoj pomorskog prava s obzirom na objekt normiranja

Zanimljivost i neobičnost ove presude odnosi se kako na ocjenu daske za jedrenje kao "broda na jedra", tako i na ocjenu da je jedrenje na dasci podvrgnuto pravilima pomorskog prava (konkretno pravilima o pomorskoj plovidbi i o sudaru brodova), u području voda pristupačnih s morske strane.

Porast učestalosti rekreativnog jedrenja na dasci rezultira ponekad neminovno i nezgodama koje, ako dodje do štete, tjelesne ili materijalne, stvaraju izvanugovornu odgovornost za naknadu takve štete.

U jednom takvom slučaju korisnik daske za jedrenje, u obalnoj zoni zaljeva Morbihau, u Francuskoj, naletio je sa svojom daskom za jedrenje na drugoga upravo u trenutku kad se ovaj posljednji spremao sići sa svoje daske. U parnici pokrenutoj na inicijativu povrijedjenog koji je silazio sa svoje daske - za naknadu tjelesne štete, prvostepeni sud (u Vanessu) i drugostepeni sud (Apeacioni sud u Rennesu) zauzeli su različita stajališta o pravnoj podlozi odštetnog zahtjeva tužitelja. Dok je prvostepeni sud presudio tuženika na naknadu štete po pravilima o građanskoj odgovornosti za štetu na stvarima primjenom čl. 1384 al. 1 francuskog Građanskog zakonika (na osnovi pretpostavljene krivnje), dotle je drugostepeni sud, povodom žalbe tuženika, zasnovao drugostepenu odluku na odgovornosti tuženika primjenom francuskog pomorskog prava, i to Zakona od 7. srpnja 1967. o događajima na moru i Londonske konvencije o sprečava-

nju sudara na moru od 20. listopada 1972. (na osnovi dokazane krivnje uz mogućnost primjene pravila o ograničenju odgovornosti).

Obje sudske instance rješavale su, kao o prejudicijelnom pravnom pitanju, o pravnoj kvalifikaciji daske za jedrenje, s obzirom da upotreba takve plutajuće naprave nije do tada bila izričito pravno regulirana francuskim pozitivnim pravom.

Prvostepeni je sud dasku za jedrenje okvalificirao kao "plutajuću napravu namijenjenu sportu" (un engin flottant a usage sportif). Tuženici su se međutim u žalbi usprotivili takvoj kvalifikaciji daske za jedrenje, tvrdeći da se radi o takvoj plutajućoj napravi na koju se mogu primijeniti odredbe i francuskog Zakona od 7. srpnja 1967. o događajima na moru i odredbe Pravila uz Londonsku konvenciju o sprečavanju sudara na moru od 20. listopada 1972.

Drugostepeni sud u Rennesu prihvatio je tako sugeriranu pravnu kvalifikaciju daske za jedrenje ustvrdivši da se radi o "brodu na jedro" (navire a voile) jer daska za jedrenje doista, po ocjeni suda, po svojim karakteristikama ulazi u pojam broda definiranog spomenutim Zakonom i Konvencijom.

Ovakvo pravno stajalište drugostepenog suda oštro je kritizirano u francuskoj doktrini, ne samo kao netočno s obzirom na tumačenje sadržaja odredbe čl. 1 al. 2 Zakona o događajima na moru odnosno čl. 3 Pravila uz Londonsku konvenciju, nego i kao potpuno neprimjereno tradicionalno utvrđenom pravnom pojmu "broda" u francuskom pravu. (1)

Iz čl. 3 Pravila uz Londonsku konvenciju o spriječavanju sudara na moru proizlazi, između ostalog, i to da se odredbe te Konvencije primjenjuju samo na one plutajuće naprave koje se koriste ili su podobne za korištenje kao prijevozno sredstvo na vodama (utilis  ou susceptible d' tre utilis  comme moyen de transport sur l'eau). Bez obzira na širinu tumačenja pojma prijevoznog sredstva, očito je da daska za jedrenje kao plutajuća naprava ne odgovara spomenutom uvjetu jer je to isključivo sredstvo za zabavu odnosno za sport.

Međutim, u francuskoj doktrini određuje se pojam podobnosti nekog plovnog objekta kao prijevoznog sredstva prema njenoj sposobnosti da se kao naprava određenog oblika suprostavlja mogućim opasnostima mora (un embarcation qui affronte r ellement les

périls de la mer).⁽²⁾ Daska za jedrenje nije ipak tako konstruirana da bi predstavljala plovni objekt podoban za smještaj ljudi ili stvari i njihov prijevoz morem (vodama). To je naprosto sredstvo zabave na kojem se, za to posebno uvježbane osobe, same suprotstavljaju svim opasnostima mora.

Prema tome, opravdano je zaključiti da se dasku za jedrenje, kako zbog okolnosti što ne predstavlja ni prijevozno sredstvo u najširem smislu tog pojma, ni napravu podobnu za suprotstavljanje opasnostima mora, ne bi trebalo kvalificirati kao "brod na jedro", nego samo kao "plovni objekt" u smislu pozitivnih odredbi i doktrine francuskog prava. Ovo tim više što se u francuskom pravu ne smatraju brodom ni neke druge plutajuće naprave (engin flottant) kao npr. platforme za istraživanje i iskorištavanje nafte, ploveći hoteli ili tvornice, hidroavioni itd, iako sadrže više bitnih osobina za pravnu kvalifikaciju kao brod negoli daska za jedrenje.

Analizirajući prikazanu presudu, Yves Tassell opravdano konstatira da razlog ovakve pravne kvalifikacije daske za jedrenje treba tražiti u želji francuskog pravosuđa da sportsko jedrenje na dasci, koje je do tada bilo izvan bilo kakve pravne regulative, podvrgne pravilima pomorskog prava.⁽³⁾ Kako se neposredno ili posredno većina pozitivnih pomorsko-pravnih propisa odnosi na plovidbu pomorskih brodova, dok su ostali plovni objekti uglavnom podvrgnuti režimu općeg građanskog prava, ako posebnom zakonskom odredbom nisu uključeni u režim pomorskog prava, Apelacioni sud u Rennesu, smatrajući da odredba čl. 1 francuskog Zakona o događajima na moru predstavlja zakonsku podlogu za postovječivanje plutajućih naprava s pravnim pojmom broda, okvalificirao je dasku za jedrenje kao brod i time njen pravni status načelno i potpuno riješio u okviru francuskog pomorskog prava.

Kritike upućene prikazanoj presudi usredotočuju se upravo na pogrešnost ovakove ocjene suda. Francuski Zakon od 7. srpnja 1967. o događajima na moru, koji usput rečeno šire definira brod od Londonske konvencije iz 1972. jer ne traži ispunjenje uvjeta da se plutajuća naprava koristi kao prijevozno sredstvo, određuje da se pravila pomorskog prava o sudaru brodova primjenjuju ne samo na brodove, nego i na sve plutajuće naprave, osim onih koje su pričvršćene uz morsko dno, a u slučaju spašavanja i pružanja pomoći na moru, primjenjuju se i na takve naprave.⁽⁴⁾

Iz formulacije čl. 1 al. 2 spomenutog Zakona proizlazi namjera francuskog zakonodavca da što širi krug plovni objekata koji obavljaju bilo kakvu djelatnost na moru uklopi u režim francuskog pomorskog prava koji je do nedavno važio uglavnom samo za pomorske brodove, a da istovremeno takva istovjetnost tretmana ne implicira similiranje plovni objekata u pravni pojam broda kako je definiran u francuskom pozitivnom pravu.⁽⁵⁾ Razlog tomu treba dakako tražiti prvenstveno u činjenici što se razni oblici i vrste plovni objekata ni zbog svoje konstrukcije, ni zbog svoje namjene ne mogu izjednačavati s klasičnim pojmom pomorskog broda u svim aspektima pomorskog iskorištavanja.

Ovo tim više što ni klasični pojam broda nije uvijek istovjetan i ima različita značenja u pomorskoj doktrini raznih zemalja, zavisno od ocjene elemenata koji se u raznim zakonodavstvima uzimaju kao podloga za ocjenu tog pojma.⁽⁶⁾ Ponekad je to samo doseg i svrha plovidbe, dok je u drugim situacijama odlučna samostalnost kretanja i upotrebe odnosnog plovila.⁽⁷⁾ Kao što je poznato ni međunarodne konvencije o pomorskom pravu ne određuju pojam broda identično, već zavisno o prirodi odnosa koji su predmetom reguliranja dotične konvencije.⁽⁸⁾

Treba priznati da ovakva neizvjesnost otvara mogućnost za određenu pravnu nesigurnost kad treba odrediti pravni statut novokonstruiranih objekata koji su namijenjeni i vrše svoju djelatnost isključivo na moru (vodama), a ne mogu se podvesti pod pravni pojam broda (doktrinarno razradjen na osnovi pozitivnih pomorskopравnih propisa) u većini ili u bar nekim osnovnim aspektima pomorskog iskorištavanja.

Čini nam se primjerenijim takve objekte uvrstiti u kategoriju plovni objekata, zakonski priznatu, iako ne uvijek potpuno pravno određenu kategoriju.⁽⁹⁾ Tendencija je, ne samo francuskog zakonodavstva, nego i legislativnih nastojanja na međunarodnoj razini, a i pomorskog zakonodavstva u drugim zemljama, proširiti primjenu režima pomorskog prava i na druge plovne objekte uvijek kad to priroda pravnih odnosa, koji se dotičnim pravnim aktom reguliraju, dopušta ili zahtijeva.⁽¹⁰⁾

Medjutim, opasno je iz činjenice što određeni pravni akt za potrebe vlastite primjene određuje da će se brodom smatrati i određeni krug plovni objekata, izvlačiti zaključak da se takvi plovni objekti mogu u svakoj situaciji obuhvatiti pravnim pojmom

broda. Ako se želi pravni režim pomorskog prava proširiti na što širi krug plovnih objekata koji svoju djelatnost obavljaju pretežno ili isključivo na moru (vodama), što je svakako opravdano nastojanje, onda nam se čini opravdanije izvesti to na način da se maksimalno proširi pravni pojam plovnih objekata tako, da obuhvati sve objekte kojima se obavlja djelatnost na moru (vodama), negoli proširivati pojam broda, stvarajući tako apstraktnu pravnu kategoriju koja će imati vrlo malo zajedničkog s našim iskustvenim i uobičajenim shvaćanjem broda. (11)

Značaj i aktuelnost problema kojim se bavio francuski Apelacioni sud u Rennesu nije samo kuriozitetnog karaktera s obzirom na izuzetnost predmeta kvalifikacije - daske za jedrenje. Isti problem, dakako u mnogo širem razmjeru, nametnuo se i u vezi sa sve učestalijom prisutnošću na moru raznih novokonstruiranih platformi, plovećih hotela, dizalica, pontona, itd.

Rasprave o pravnoj prirodi svakog takvog novokonstruiranog plovnog objekta započinju obično paralelno s njegovom pojavom i početkom njegovog ekonomskog iskorištavanja na moru (vodama), no jedinstvenost mišljenja vrlo je teško postići. To ne treba čuditi ako se ima na umu činjenica da je raznolikost oblika i različitost namjena najvećeg broja takvih naprava tolika, da osim okolnosti što svi takvi objekti voju djelatnost obavljaju plutajući na moru, u gotovo svemu drugome se više ili manje razlikuju. Ta okolnost dakako ne umanjuje nužnost da se pojedini aspekti pomorskog iskorištavanja svake od takvih naprava ili objekata podvrgnu odgovarajućim propisima pomorskog prava, a što zakonodavstva i sudska praksa u većini država postepeno i čine.

Sve to međjutim upućuje na zaključak da su još do nedavno neslućene tehničke mogućnosti i tehnološki napredak omogućili ekspanziju novih oblika korištenja mora i morskih bogatstava uz već tradicionalno priznatu plovidbu i ribarstvo. Nove mogućnosti iskorištavanja mora uvjetovale su i pojavu takvih plovnih objekata koji se teško ili uopće ne mogu uklopiti u tradicionalni koncept pomorskog broda kako je određen zakonskim propisima u raznim državama. Kako pak političko-pravni interesi svake države nalažu da se oblici pomorskog iskorištavanja ovakvih plovnih objekata podvrgnu pravilima pomorskog prava, zakonodavstvo i sudska praksa svake zemlje dužni su naći najpogodniji način da tom zahtjevu udovolje. Način koji su tvorci pomorskih zakona u nekim

državama izabrali, a koji smo pokušali u ovom prikazu rasvijetliti, ukazuje da se postepeno širi područje primjene pravila pomorskog prava, ne više samo na brod i plovidbu morem, nego i na sve širi krug plovniha objekata čija svrha nije više plovidba, već različite druge djelatnosti na moru. Time izgrađeni nacionalni sustavi pomorskog prava prestaju biti pravni okvir samo za pomorsku plovidbu i postaju okvir za sve djelatnosti na moru koje obavljaju i brodari, ali i drugi objekti na moru.⁽¹²⁾

Ljerka Mintas-Hodak,
asistent-istraživač

-
- (1) Cf. T a s s e l l, Yves, Bilješka uz presudu, DMF, 409, 1983, str. 44-47.
 - (2) Cf. R o d i è r e, René, "Droit Maritime - Le navire", Dalloz, Pariz, 1980, str. 6.
 - (3) Cf. supra 1.
 - (4) Tekst te odredbe glasi: "Brod je svaka naprava ili stroj bilo kakve vrste, uključujući i naprave koje ne dodiruju vodu i hidroavione, koji se koriste ili su podobni za korištenje kao sredstvo za prijevoz vodom." prema L e J e a n, Y. M, Bilješka uz presudu, DMF, 409, 1983. str. 47-48.
 - (5) Zakon od 7. srpnja 1967. o događajima na moru označava takve plutajuće naprave kao "autres bâtiments de mer". Ako tradicionalno shvaćeni pojam broda predstavlja plutajuću napravu koja je namijenjena i/ili koja se iskorištava za prijevoz, sve ostale naprave koje plutaju i izložene su opasnostima mora kao i brod, bile bi po tumačenju francuske doktrine "autres batiments de mer". Cf. R o d i è r e, René, Droit Maritime, Daloz, Pariz, 1979, str. 31 i dalje.
 - (6) Cf. B r a j k o v i ć, Vladislav, Brod - Pravni pojam, u Pomorskoj enciklopediji, Jugoslavenskog leksikografskog zavoda, Zagreb, 1972, str. 524-525.
 - (7) Tako se u francuskoj doktrini bitnim osobinama pravnog pojma broda smatraju okolnosti da je to određeni oblik gradnje koji pluta na moru, namijenjen plovidbi, i za vrijeme plovidbe izložen opasnostima mora. Cf. R o d i è r e, René, Droit Maritime - Le Navire, op. cit. supra 2, str. 6 i dalje, te Droit Maritime, op. cit. supra 5, str. 32. U engle-

skom pravu, na osnovi zakonske definicije broda sadržane u čl. 742 Merchant Shipping Acta iz 1894, po kojoj brod uključuje svaki opis plovila koje služi za plovidbu, a ne pokreće se veslima, osnovne karakteristike i domašaj pravnog pojma broda razradila je engleska sudska praksa. Sudske odluke o pojmu broda u engleskom pravu cf. S u m m e r s k i l l, Michael, Oil Rigs: Law and Insurance, Stevens & Sons, London, 1979, str.58-85. U grčkom pravu postoje dvije osnovne zakonske definicije broda koje se međusobno razlikuju. Po čl. 1 al. 1 grčkog Zakona o privatnom pomorskom pravu brodom se smatra svaka naprava konkavnog oblika neto zapremnine najmanje 10 tona, namijenjena plovidbi morem na vlastiti pogon. Po čl. 3 al. 1 grčkog Zakona o javnom pravu mora brodom se smatra svaka naprava konkavnog oblika namijenjena kretanju po vodi u svrhu prijevoza osoba ili stvari, teglenja, pružanja pomoći na moru, ribolova, zabave, znanstvenih istraživanja ili u neku drugu svrhu. Cf. S c h i n a s, Jean, g., "L'engin flottant un concept particulier au droit grec", DMF, 373, 1980, 45-60. Pojam broda u jugoslavenskom pomorskom pravu određuje čl. 6 toč 6 ZPUP-a: "Pomorski brod je brod trgovačke mornarice osposobljen za plovidbu morem čija je baždarska duljina 12 metara ili veća, a registarski obujam 15 BRT ili veći." prema B r a j k o v i ć, i dr. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama, Narodne novine, Zagreb, 1981, str. 5.

- (8) Tako npr. Londonska konvencija izjednačuje s pojmom broda svaku napravu ili stroj koji se koristi ili je podoban za korištenje kao sredstvo za prijevoz vodom. Cf. supra 4. Po Bruxelleskoj konvenciji od 29. studenog 1969. o gradjanjskoj odgovornosti za naknadu štete zbog zagadjivanja mora naftom (CLC) brodom se smatra svaka naprava koja plovi morem kao i sve vrste plovnih objekata koji prevoze naftu kao teret. Cf. tekst Konvencije, u IMO Doc.
- (9) Bez obzira na terminološku neujednačenost naziva ovakvih objekata, ova zakonska kategorija obično obuhvaća sve plutajuće naprave koje svoju djelatnost obavljaju na moru i izložene su opasnostima mira, a nisu brod. Prema francuskom Zakonu o događajima na moru to su "autres bâtimens de mer", u grčkom pravu to su "plutajuće naprave" (cf. S c h i n a s, Jean, g., op. cit. supra 7), po venezuelskom pomorskom zakoniku iz 1944. to su "accessorios de la navegacion" (sekundarne naprave), a po argentinskom pomorskom zakonu iz 1973. to su "artefactos navales" (pomorske naprave) (cf. R o d i è r e, René, op. cit. supra 2, str. 21). U jugoslavenskom ZPUP-u takvi plovni objekti zovu se "pomorski tehnički plovni objekti" i potpuno su izjednačeni s brodom uz uvjet da su namijenjeni za obavljanje tehničkih radova. (cf. čl. 6 toč. 9 ZPUP-a, op. cit. supra 7).
- (10) Tako je izričito Zakonom od 7. srpnja 1967. o događajima na moru predviđeno da se pravila o sudaru brodova primjenjuju uz određene uvjete i na plovne objekte u francuskom pravu. Isto vrijedi i za njemačko i grčko pravo, pravo V. Britanije i Nizozemske. Pravila o spašavanju i pružanju pomoći na moru primjenjuju se i na plovne objekte po pravu

Francuske, V. Britanije, Grčke i Nizozemske. Pravila o ograničenju odgovornosti primjenjuju se izričito zakonskom odredbom i na plovne objekte SR Njemačke, DDR-a, V. Britanije, Nizozemske, Grčke i Francuske. (cf. R o d i-è r e, René, op. cit. supra 2, str. 17-20).

U državama u kojima pravni status plovnih objekata nije potpuno izjednačen sa statusom broda, kao u SFRJ, a nije ni djelomično uključen u režim pomorskog prava, stvar je sudske prakse da proširi primjenu propisa pomorskog prava i na pojedine aspekte pomorskog iskorištavanja plovnih objekata.

- (11) Ovo stajalište ne treba shvatiti kao kritiku rješenja predviđenog članom 6 točl. 9 ZPUP-a. Smatramo da je smisao izjednačavanja pomorskih tehničkih plovnih objekata s pomorskim brodovima upravo na liniji iznesenog gledišta. Tehnički plovni objekti su zasebna pravna kategorija od broda, ali pravno podvrgnuti u cijelosti režimu koji važi za brodove. Cf. Prijedlog nacрта ZPUP-a, Jadranski institut JAZU, Zagreb, ...
- (12) Cf. S c h i n a s, Jean, G., op. cit. supra 7, str. 59. Takav pristup je odabran i prilikom donošenja našeg ZPUP-a.

SUMMARY

Ljerka Mintas-Hodak:

THE DEVELOPMENT OF MARITIME LAW IN RELATION TO THE OBJECT

The curiosity of this judgment is mostly due to the qualification of the surf board as a "ship". Whilst the Court of the first instance qualified the surf board as a floating engine for sport, the Court of Appeal estimated, on the suggestion of the defendants laid down in their appeal, that the surf board should be qualified as a ship in the meaning of article 1 of the French Law related to events at sea (from 7th June, 1967) and of article 3 of the International Convention Relating to the Prevention of Collisions at Sea (from 20th Oct. 1972). The aforesaid qualification resulted in the identification of the legal status of the surf board with the legal status of the ship itself.

That point of view was criticised in French legal doctrine although it has been admitted that the activity of surfing should be submitted to maritime law.

Beside the fact that the legal definitions of a ship differ dependent not only on the various national legislative texts but also on the context of the international maritime conventions,

it is far more likely to include all newly constructed devices operating at sea in the meaning of a floating engine than in the meaning of the traditional legal notion of a ship from which they differ so much in form and in function.

Therefore a better way to achieve the aim of submitting new constructed devices to maritime law provisions would be to extend the scope of application of the maritime law on all floating engines and to include all newly, constructed devices in floating engines. National and international legislative development follows exactly that course. At the same time it means that the main object of maritime law is being extended - from the navigation of ships to the sea operations of all floating engines.