

BRODOGRADNJA U POMORSKOM ZAKONIKU

Prof.dr. Vinko Hlača
Pravni fakultet u Rijeci

UDK 347.791.2
Stručni rad
Primljeno: listopada 1994.

Autor u radu analizira one propise Pomorskog zakonika koji čine pravo brodogradnje, koje regulira gradnju, popravak i preinaku brodova u pomorskim brodogradilištima. Govori se o propisima koji uređuju javnopravne i privatnopravne odnose u brodogradnji. Javnopravni aspekt brodogradnje tiče se odnosa države prema brodograditelju i brodogradnjaču kao poduzetnicima brodograđevne i brodograđevne djelatnosti u brodogradilištima. Privatnopravni aspekti brodogradnje tiču se ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda, koji se sklapaju između brodograditelja i brodogradnjača, s jedne strane, i naručitelja gradnje ili popravka, s druge strane. U zaključku svoga prikaza zakonskih propisa javnopravnog i privatnopravnog karaktera autor se osvrće na njihovu primjenu u hrvatskim brodogradilištima, koja se nalaze u brodogradilišnim lukama. To su luke posebne namjene u režimu pomorskog dobra prema shvaćanju autora, koji posebno ističe brodograđevne luke, koje se nalaze na području trgovačke luke javnog prometa, i u kojima se provodi režim luke otvorene za međunarodni promet.

UVOD

Pomorska brodogradnja je gospodarska djelatnost koja obuhvaća brodograđevnu i brodograđevnu djelatnost, koje se obavljaju u brodogradilištima i brodogradilišnim lukama smještenim na morskoj obali. Pomorska brodogradnja je, nedvojbeno, jedna od primarnih gospodarskih djelatnosti na moru već od samih početaka ljudske civilizacije. To nam dokazuje prastaro shvaćanje iz rimskog prava, koje je izrekao poznati pravnik Ulpijan rekavši da je brodu svrha plovidba, radi čega je i izgrađen (*navis etenim ad hoc paratur ut naviget*). Danas pak velimo da svoju svrhu brod postiže plovidbom za koju mora biti siguran i sposoban, a za njegovu sigurnost i sposobnost za plovidbu moraju brinuti brodogradilišta u kojima se brodovi grade, popravljaju i osposobljavaju.

Tako značajnoj gospodarskoj djelatnosti, kao što je brodogradnja, države pridaju veliku pažnju u svom pomorskom zakonodavstvu. Zakonsko reguliranje

brodogradnje u pomorskim državama svijeta i Europe, u kojoj se nalazi Hrvatska kao pomorska država, slijedilo je razvoj brodograđevne djelatnosti. U državama koje su intenzivnije razvijale pomorsko gospodarske djelatnosti kao što su brodogradnja i brodarstvo, bogatija su vrela pomorskoga prava u kojemu je pravo brodogradnje njegov nezaobilazni dio.

Pravo brodogradnje čine zakonski propisi koji reguliraju gradnju, popravak i preinaku brodova u pomorskim brodogradilištima. Propisi o brodogradnji javnopravnog i privatnog karaktera nalaze se normirani u nacionalnim zakonima i međunarodnim konvencijama. U sadržaju današnjih pomorskih zakona norme javnoga i privatnog pomorskog prava izmjenično se pojavljuju i dopunjuju. Tako je u hrvatskom Pomorskom zakoniku (Narodne novine br.17/1994.) i talijanskom Plovidbenom zakoniku iz 1942. godine, koji je bio uzor našem zakonodavcu za prvi hrvatski pomorski kodeks - Pomorski zakonik (u daljnjem tekstu Zakonik). To je zakonodavni zbornik cijeloga sustava hrvatskoga pomorskog prava u kojemu pravni aspekti brodogradnje imaju značajno mjesto.

Javnopravni aspekt brodogradnje u Zakoniku tiče se odnosa države prema brodograditelju i brodograđivaču kao poduzetnicima brodograđevne i brodograđevne djelatnosti u brodogradilištima. Njihova djelatnost u brodogradilištu, kao i sama izvedba radova na brodu u gradnji ili na popravku, podvrgnuti su tehničkom i administrativnom nadzoru države, koja taj nadzor provodi preko Hrvatskog registra brodova i tijela pomorske uprave (lučkih kapetanija i ispostava).

Privatnopravni aspekti brodogradnje u Zakoniku tiču se ugovora o gradnji, popravku ili preinaci broda, koji se sklapaju između brodograditelja i brodograđivača, s jedne strane i naručitelja gradnje ili popravka broda, s druge strane. U privatnopravne odnose koje ugovorne stranke uređuju ugovorom o gradnji ili popravku broda spadaju i potraživanja brodogradilišta iz ugovora, koja su privilegirana među tražbinama za koja se plijene i prisilno zadržavaju brodovi u plovidbi.

JAVNOPRAVNI ASPEKT BRODOGRADNJE

Norme pomorskog prava, posebno one koje su upravno-pravnog odnosno javnopravnog karaktera, primjenjuju se na brodove, ali ne i na ona plovila na moru koja nisu obuhvaćena definicijom broda. To naravno vrijedi i za one norme pomorskog prava koje smo nazvali pravom brodogradnje, a koje reguliraju položaj i odnose broda u gradnji i na popravku. Zbog toga je važno znati što je brod u gradnji, a što brod na popravku, na koja pitanja se daje odgovor u definicijama pojmova koje nalazimo u članku 5. Zakonika. Tamo pod točkom 23. piše "brod u gradnji jest gradnja broda od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje do trenutka upisa u upisnik brodova", a pod točkom 24. "postojeći brod jest brod koji nije u gradnji".

Brodograditelj izvodi radove gradnje broda na brodu u gradnji, a brodograđivač izvodi radove popravka broda na postojećem brodu. Izvedba tih radova u brodogradilištima i brodograđilišnim lukama podvrgnuta je tehničkom nadzoru Hrvatskoga registra brodova, koji obavlja taj nadzor i druge

stručnotehničke poslove u brodogradnji prema Zakonu o Hrvatskom registru brodova (Narodne novine br. 22./1992.).

Hrvatski registar brodova ima ovlaštenja države prilikom utvrđivanja sposobnosti brodova za plovidbu, koja se posvjedočuje obavljanjem tehničkog nadzora kojega Registar obavlja u brodogradnji. Prema članku 112. Zakonika tehnički nadzor u brodogradnji obuhvaća odobrenje tehničke dokumentacije na temelju koje se brod gradi ili preinačuje, nadzor nad gradnjom ili preinakom broda, pregled postojećih brodova i nadzor nad popravcima, odobrenje izradbe strojeva koji se ugrađuju na brod i nadzor nad samom izradbom i ugradnjom strojeva na novom ili postojećem brodu.

Registar brodova obavlja tehnički nadzor na temelju vlastitih tehničkih pravila i unificiranih pravila iz međunarodnih konvencija koje se tiču sigurnosti brodova na moru i njihove sposobnosti za plovidbu, a obvezuju našu državu koja je te konvencije prihvatila. To su Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS konvencija), 1974., Međunarodna konvencija o teretnim linijama, 1966., i Međunarodna konvencija o baždarenju brodova iz 1969. Uz propise iz spomenutih konvencija koje obvezuju našu državu postoje i drugi konvencijski propisi čija je primjena u brodogradnji obvezna, a odnose se na sposobnost broda za plovidbu ili neke segmente te sposobnosti.

Konvencijski propisi u pitanjima sigurnosti brodova i njihove plovidbe obvezuju brodogradilišta u obavljanju njihove djelatnosti i Registar brodova koji tu djelatnost nadzire. Registar brodova u obavljanju obveznog nadzora gradnje, preinake i popravka brodova s odgovarajućim ispravama potvrđuje da je brod, s obzirom na vrstu, veličinu, namjenu i granice plovidbe, izgrađen, preinačen i popravljen prema konvencijskim propisima i tehničkim pravilima Registra, koja se odnose na njegovu konstrukciju, stabilitet, opremu i opskrbljenost određenim uređajima. Članak 129. Zakonika propisuje da se isprave, koje se izdaju na temelju međunarodnih konvencija, pišu na hrvatskom i engleskom jeziku.

Sposobnost broda za plovidbu koju utvrđuje Registar brodova provjerava se inspekcijskim nadzorom, kojega obavljaju inspektori sigurnosti lučke kapetanije. Prema članku 185. Zakonika u obavljanju inspekcijskog nadzora nad sposobnošću broda koji se upućuje u plovidbu nakon gradnje ili popravka provjerava se ima li brod propisane brodske isprave i odgovara li stvarno stanje broda onome što piše u ispravama.

Za brodove u gradnji postoji upisnik brodova u gradnji, koji se vodi u lučkoj kapetaniji. Upisnici brodova u gradnji, kao i drugi upisnici koji postoje prema Zakoniku (čl.210.), su javne knjige u koje se upisuju stvarna prava na brodu i drugi podaci o brodu. Svaki brod se upisuje u poseban uložak koji ima list A, B i C, u koje se upisuju podaci o brodu (list A), podaci o vlasniku broda (list B) i stvarnim pravima ili teretima kojima je opterećen brod (list C).

Stranim naručiteljima brodova koji se grade u hrvatskim brodogradilištima mora biti dopušten upis prava vlasništva na brodu u gradnji, u skladu s propisima Međunarodne konvencije o upisu prava na brodovima u gradnji koja

obvezuju Hrvatsku. U tom smislu izričit je i članak 203. Zakonika prema kojemu se u upisnik brodova u gradnji može, na zahtjev vlasnika broda, upisati brod koji se gradi u hrvatskom brodogradilištu.

Brod se briše iz upisnika brodova u gradnji, ako se upiše u drugi hrvatski upisnik brodova. To se događa onda kada se nakon završene gradnje broda izgrađeni brod upućuje u plovidbu, pa ga treba upisati u upisnik trgovačkih brodova. Prema članku 207. Zakonika brisanje broda iz upisnika brodova ne može se obaviti, ako se tomu protivi vjerovnik koji ima tražbinu za koju postoji privilegij na brodu. Ako pak postoji hipoteka na brodu, za brisanje broda iz upisnika brodova u gradnji potreban je pristanak hipotekarnih vjerovnika.

Na brodu u gradnji može postojati pravo vlasništva, suvlasništva, pomorska hipoteka i pomorski privilegiji. Prava vlasništva i založno pravo na brodu (hipoteka) upisuju se u upisnik brodova u gradnji, koji se vodi u lučkoj kapetaniji koja izdaje potvrde o upisima osobi koja to zahtijeva.

Pravo vlasništva nad brodom u gradnji obuhvaća stvari koje su u brod ugrađene ili se nalaze u brodogradilištu, a nisu još ugrađene u brod, ali su na vidljiv način obilježene ili izdvojene za ugrađivanje u brod. Na ovim se stvarima, koje obuhvaća vlasništvo broda u gradnji, može osnovati hipoteka koja se upisuje u upisnik brodova u gradnji.

Lučka kapetanija koja vodi upisnik brodova provodi upise u upravnom postupku upisivanja u upisnik brodova. U postupku upisa i donošenja odluka o upisima po propisima Zakonika sud više ne sudjeluje, nego je postupak upisa i odlučivanja o upisima u punoj nadležnosti lučkih kapetanija.

PRIVATNOPRAVNI ASPEKT BRODOGRADNJE

Brodogradnja koja obuhvaća brodograđevnu i brodoremontnu djelatnost obavlja se u brodogradilištima na temelju ugovora koje izvršavaju brodograditelj koji izvodi gradnju novog broda i brodopopravljач koji izvodi radove na postojećem brodu. Zbog identičnosti ambijenta u brodogradilišnoj luci, tehnologije i pravila struke kojima su podvrgnuti brodovi u gradnji i na popravku, njihovo pravno normiranje zahtijeva jedinstvene kriterije i propise. Ipak definicije ugovora o gradnji broda, preinaci i popravku, premda u istom članku 448. Zakonika, morale su se različito stilizirati, zbog razlike iz pojmova broda u gradnji i postojećeg broda.

Evo kako te definicije izgledaju i kakvu pravnu narav određuju za ugovore u brodogradnji. Prema članku 448., stavku 1. ugovor o gradnji broda jest ugovor kojim se brodogradilište obvezuje prema projektu i tehničkoj dokumentaciji sagraditi novi brod u određenom roku, a naručitelj se obvezuje za izgrađeni brod platiti ugovorenu cijenu. Prema, pak, stavku 2. istoga članka ugovor o preinaci i popravku broda jest ugovor kojim se brodopopravljач obvezuje da će preinačiti ili popraviti postojeći brod u određenom roku, a naručitelj se obvezuje platiti naknadu brodopopravljачu za ugovoreni popravak ili preinaku.

Iz prikazanih definicija ugovora u brodogradnji vidljiva je razlika kako u odnosu na subjekte ugovora, tako i u odnosu na objekte ugovora. Subjekti ugovora su brodograditelj i naručitelj kod ugovora o gradnji, čiji je objekt brod u gradnji ili novi brod, a brodograditelj i naručitelj kod ugovora o popravku ili preinaci, čiji je objekt postojeći brod. Sljedeći pak članak 449. sadrži propise o analognoj primjeni Zakonika na ugovore o brodogradnji, ali ne i na samostalne ugovore kojima se sklapaju poslovi dokovanja brodova.

Treba obratiti posebnu pažnju propisima za ugovore u brodogradnji upravo prema zakonskom razlikovanju poslova gradnje, preinake i popravka brodova u brodogradilišnoj luci, koje obavljaju brodograditelj, odnosno brodograditelj i poslovima dokovanja, koje brodograditelj, odnosno brodograditelj, obavlja na temelju samostalnih ugovora. Naime, na ovakva dokovanja primjenjuju se odredbe Zakona koje reguliraju druge plovidbene poslove, a to znači da se za ove poslove brodograditelj, odnosno brodograditelj, stavlja u poziciju brodar. To, pak, znači da je poduzetnik dokovanja (brodogradilište) zapravo brodar koji obavlja plovidbeni posao s plovnim dokom, koji se u pomorskom pravu smatra brodom za čiju je upotrebu odgovoran brodar, kojega pomorsko pravo stavlja u drukčiji režim odgovornosti od onoga u kojemu se nalaze brodograditelj ili brodograditelj kao poduzetnici poslova u brodogradnji, koji se obavljaju na temelju ugovora o gradnji, odnosno popravku ili preinaci broda.

Zakonske odredbe za ugovor o gradnji broda iz članaka 450.-459. reguliraju ugovorne odnose u brodogradnji, naročito u pitanjima koja se tiču:

1. – forme ugovora, njegovih izmjena i dopuna;
2. – prava vlasništva nad brodom u gradnji;
3. – izvedbe radova prema pravilima brodograđevne struke;
4. – upisa broda u upisnik brodova u gradnji;
5. – nadzora nad izvođenjem radova;
6. – odgovornosti brodogradilišta za nedostatke na brodu i upotrijebljenom materijalu;
7. – prava retencije brodograditelja i brodograditelja;
8. – otklanjanja nedostataka otkrivenih u izvedbi radova;
9. – odgovornosti brodograditelja za skrivene nedostatke nakon isporuke;
10. – reklamacije i zastare potraživanja.

Kongentne naravi su propisi o formi ugovora o gradnji broda, nadzoru Registra brodova i zastari, a svi drugi su dispozitivne naravi.

U daljnjem prikazu jednih i drugih propisa Zakonika navodimo naš komentar s najkraćim osvrtom.

U pravu je znano da zakonodavac propisuje strogu formu za neki ugovor kada takvom ugovoru pridaje naročitu važnost, s obzirom na njegov veliki ekonomski značaj u poslovnom i gospodarskom životu države. Posebnu formu, odnosno pismeni oblik ugovora propisao je naš zakon za ugovor o gradnji

broda. Prema članku 450. ugovor o gradnji broda te izmjene i dopune toga ugovora moraju biti sastavljeni u pismenom obliku. Ako ugovor o gradnji broda nije sastavljen u pismenom obliku, nema pravni učinak.

Prema članku 449. Zakonika propisi koji se odnose na gradnju broda, primjenjuju se na odgovarajući način i na ugovor o popravku i preinaci broda, osim na dokovanje broda, ako se ono obavlja kao samostalni posao primjenom tarife. Ova analogna primjena odnosi se i na pismeni oblik ugovora.

Ugovor o gradnji broda mora riješiti pitanje vlasništva broda u gradnji. Ako brodograditelj i naručitelj ne ugovore čije je vlasništvo brod u gradnji, onda se po zakonu smatra da brod u gradnji pripada brodograditelju. Tu zakonsku pretpostavku iz članka 451. stranke ugovora ne mogu pobijati (*praesumptio iuris et de iure*). Na temelju ugovora o gradnji broda njegov vlasnik može tražiti upis prava vlasništva u upisnik brodova u gradnji.

Stranim naručiteljima i vlasnicima brodova u gradnji mora se dopustiti upis stvarnih prava na brodovima, koji se grade u hrvatskim brodogradilištima. Na to je obvezna Republika Hrvatska prema Konvenciji o upisu prava na brodovima u gradnji, koju je bivša Jugoslavija ratificirala 1971. godine.

Ugovor o gradnji propisuje obveze i dužnosti brodograditelja, a naročito uvjete i način izvedbe gradnje broda. Prema članku 452. brodograditelj je dužan obaviti gradnju broda prema ugovoru i pravilima brodograđevne struke, te na način da se brodu mogu izdati isprave o sposobnosti za plovidbu predviđene Zakonikom, ali i druge isprave predviđene ugovorom o gradnji. Na isprave predviđene ugovorom, Zakonik stavlja posebni akcent, ako se brod gradi za stranoga naručitelja, koji će nakon završetka gradnje upisati brod u strani upisnik brodova. U ovim slučajevima brod mora biti izgrađen prema pravilima struke, i na način da mu se mogu izdati isprave predviđene ugovorom. Ne navode se, što je potpuno razumnjivo, isprave predviđene Zakonikom jer za strane brodove propisi Zakonika ne vrijede.

Bez isprava kojima brod dokazuje sposobnost za plovidbu, izgrađeni brod ne može dobiti dozvolu isplavljenja iz brodogradilišne luke. Ako se brod zbog toga ne može izručiti naručitelju i uputiti ga u plovidbu, to znači da brodograditelj nije ispunio svoju osnovnu dužnost iz ugovora o gradnji, a to je predaja naručitelju broda sposobnog za plovidbu ili prema ugovorenim uvjetima. Predaja se mora obaviti u ugovorenom roku, ali se ne može obaviti bez isprava koje brod mora imati.

O nadzoru gradnje broda Zakonik govori u dva smjera. Jedan se tiče naručiteljeva nadzora koji mu daje pravo da imenuje jednog ili više inspektora brodograđevne struke, kojima je brodograditelj dužan omogućiti obavljanje nadzora tijekom gradnje. Drugi se tiče nadzora Hrvatskog registra brodova koji je obvezan tijekom gradnje, kako za brodograditelja, tako i za naručitelja. Hrvatski registar brodova obavlja nadzor nad gradnjom, radi utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu i provjere da li trup broda, strojni i drugi uređaji, oprema i sredstva koja služe funkcioniranju broda, odgovaraju zahtjevima tehničkih pravila Hrvatskog registra brodova i propisa o sigurnosti brodova iz međunarodnih konvencija.

Odgovornost brodogradilišta za nedostatke na brodu ili nepravilno izvršenje radova, Zakonik propisuje u člancima od 452.- 455., iz kojih je vidljivo da brodogradilište odgovara za uspjeh izvedbe gradnje kao profesionalac koji pozna pravila struke čija je odgovornost stroža, tzv. profesionalna odgovornost temeljena na kauzalitetu (čl.452.). Od toga načela odgovornosti na temelju kauzaliteta zakon predviđa iznimke, odnosno slučajeve kada brodograditelj odgovara na načelu pretpostavljene krivnje. To su oni slučajevi kada brodograditelj nije upotrijebio dužnu pažnju, naručitelj zahtjeva određeni način izvođenja radova, daje materijal za gradnju, ili nacрте broda. U tim slučajevima brodograditelj je dužan upozoriti naručitelja na mogućnost štetnih posljedica, koje je mogao predvidjeti dužnom pažnjom.

Pravo retencije broda u gradnji i na popravku u korist brodograditelja, odnosno brodograditelja, Zakonik uvodi kao novinu (članak 456.), i zaštitu njihovih interesa. Radi se o pravu zadržaja (pridržaja) broda za nenaplaćene troškove i cijenu gradnje odnosno popravka broda. To se pravo retencije u našem Zakoniku podudara s propisima o istom pravu iz međunarodnih konvencija o upisu prava na brodovima u gradnji i pomorskim privilegijama i hipotekama.

Pomorski privilegiji propisani su u Zakoniku za brodove u gradnji koji se nalaze u plutajućem stanju (čl.266.). Za brodove na popravku tražbine brodograditelja mogu biti privilegirane ako one proizlaze iz ugovora koji je zaključio zapovjednik u mjestu izvan sjedišta brodaru u okviru svoga zakonskoga ovlaštenja, a za stvarne potrebe da se brod očuva ili nastavi putovanje (čl.250.st.1.,t.5.). Pomorski privilegij za razliku od pomorske hipoteke ne upisuje se u upisnik brodova. Inače, za prvi upis broda Zakonik propisuje uvjete prema kojima lučka kapetanija koja vodi upisnik brodova u gradnji, dopušta upis u upisnik brodova u gradnji (čl.333. i 334.). To vrijedi i za brisanje broda iz upisnika brodova.

Brodograditelj je dužan otkloniti nedostatke na brodu i njegovim dijelovima, koji se otkriju tijekom gradnje broda i nakon njegove isporuke. Zakonik dijeli nedostatke na vidljive i nevidljive, odnosno skrivene i neskrivene. Brodograditelj je te nedostatke dužan otkloniti u prikladnom roku, ako je za njih po zakonu odgovoran. Prigovore na nedostatke naručiteljevi inspektori moraju pismeno dati brodograditelju, koji ih ne mora uvažiti. Sporove o tehničkim nedostacima u izvedbi radova na brodu između naručitelja i brodograditelja rješava sud, ako ugovor drukčije ne propisuje.

Nedostaci na brodu mogu biti otklonjivi i neotklonjivi, bitni i nebitni. Zakonik predviđa mogućnost sniženja cijene broda kad je nedostatak otklonjiv i nebitan, ali ako je bitan i neotklonjiv onda naručitelj ima pravo raskinuti ugovor. Bitan je npr. onaj nedostatak koji bi onemogućio normalno iskorištavanje broda ili zbog kojega brod ne bi bio sposoban za plovidbu. Kako u slučaju sniženja cijene broda zbog nedostatka, tako i u slučaju raskida ugovora, naručitelj ima pravo i na naknadu štete.

Za skrivene nedostatke na brodu koji se otkriju tijekom jedne godine nakon njegove isporuke naručitelju, odgovara brodograditelj pod uvjetom da ga naručitelj pismeno obavijesti o nedostacima čim ih otkrije (čl.458.). Rok od

godine dana uz pismenu reklamaciju nedostataka je prekluzivan, što znači da istekom toga roka prestaje odgovornost brodograditelja za skrivene nedostatke broda. Obveza pak brodograditelja za skrivene mane broda, koje je naručitelj pismeno reklamirao, zastarijeva nakon isteka zastarnoga roka koji traje godinu dana od primitka obavijesti o nedostacima broda (čl.459.).

U slučaju reklamacije i zastare, kao što je rečeno i za formu ugovora, radi se o kogentnim propisima, pa ako bi odredbe ugovora bile protivne tim propisima, Zakonik im uskraćuje pravni učinak.

ZAKLJUČAK

U hrvatskim brodogradilištima na brodogradilišnim navozima ili dokovima remontnog brodogradilišta najviše ima brodova koji pripadaju strancima. Brodovi u vlasništvu stranaca, bilo brodovi u gradnji ili brodovi na popravku, nesumnjivo predstavljaju element inozemnosti u poslovima naših brodograditelja i brodogradnjača, koje oni obavljaju u svojim brodogradilištima. Ugovaranje tih poslova s elementom inozemnosti podvrgava se načelu autonomije volje stranaka, koje su slobodne u izboru prava po kojemu će rješavati svoje sporove i suda koji će odlučivati o njihovim sporovima. Kolizijska norma o tomu u Zakoniku govori da se na odnose iz ugovora o gradnji, preinaci ili popravku brodova primjenjuje pravo mjesta brodogradilišta, ako stranke za te ugovore ili za dio tih ugovora nisu izabrale pravo koje će se primijeniti ili ako se u cijelosti ili djelomično izabrano pravo ne može primijeniti (čl.1003.).

Ugovor o gradnji, popravku ili preinaci broda obavlja se u brodogradilišnoj luci, koja se smatra lukom posebne namjene nad kojom inspekcijski nadzor provodi lučka kapetanija u smislu primjene propisa o sigurnosti plovidbe, kako u lukama javnoga prometa, tako i lukama posebne namjene (čl. 180.-192.). Prema članku 181. inspekcijski poslovi koji se odnose na obavljanje nadzora nad provedbom odredaba Zakonika o sigurnosti plovidbe obuhvaćaju osobito obavljanje nadzora nad stranim brodovima u hrvatskim lukama glede zaštite osoba na brodu i zaštite okoliša i provedbe međunarodnoga režima u skladu s međunarodnim obvezama Republike Hrvatske. Ovo posljednje naročito se tiče brodoremontne luke koja se nalazi na lučkom području trgovačke luke otvorene za međunarodni promet i čini njegov integralni dio.

Brodoremontna luka izjednačena je s lukom javnog prometa u režimu luke otvorene za međunarodni promet. To nedvojbeno proizlazi iz zakonske odredbe članka 8. Zakonika koji propisuje da strani trgovački brod smije najkraćim uobičajenim putom prolaziti unutrašnjim morskim vodama Republike Hrvatske, radi uplovljenja u luku otvorenu za međunarodni promet ili luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će biti popravljen, radi isplovljenja iz takve luke, te radi plovidbe između luka otvorenih za međunarodni promet.

Prema tomu, brodogradilišna luka u kojoj se popravljaju postojeći brodovi, ima režim luke otvorene za javni promet, a brodogradilišna luka u kojoj se grade novi brodovi ima režim posebne luke. U provedbi inspekcijskog nadzora u lukama otvorenim za međunarodni javni promet državna tijela mogu narediti trgovačkom društvu ili tijelu koje iskorištava luku da, radi otklanjanja utvrđenih

nedostatka, poduzme odgovarajuće mjere i primjenu uvjeta međunarodnog režima luke (čl.187.). To se naravno odnosi i na brodoremontnu luku koja je u režimu luke otvorene za javni promet.

Upotreba i korištenje brodogradilišne luke koja se nalazi na pomorskom dobru može se, u smislu zakonskih propisa, obavljati samo na temelju koncesije ili dozvole tijela države kojoj pripadaju "vlasnička" ovlaštenja nad pomorskim javnim dobrom. U odredbama o koncesijama na pomorskom dobru, što se tiče konstrukcija koje su na njemu izgrađene, izričito se propisuje (čl.59.), da stjecatelj na javnoj dražbi postrojenja podignutih prema ovlaštenju na pomorskom dobru ne može ih upotrebljavati i/ili koristiti bez izričitog odobrenja davatelja koncesija. Prema pak članku 59. Zakonika nadležno tijelo državne uprave dužno je prije izdavanja odobrenja za gradnju objekta na pomorskom dobru pribaviti suglasnost nadležne lučke kapetanije.

Možemo zaključiti da po važećim zakonskim propisima izgradnja brodograđevnih kapaciteta i pogona u brodogradilišnoj luci nije moguća bez odobrenja državnih tijela. To će odobrenje biti sadržano u koncesiji koja daje pravo korištenja morske obale kao pomorskog dobra, ali ne i njegovo prenošenje na drugog korisnika prodajom ili sličnim trgovačkim transakcijama. Takve trgovačke transakcije pomorskog dobra nisu dopuštene, kako prema sadašnjem Zakoniku, tako i po prijašnjem pomorskom zakonu. Mislimo na Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima, kojega je hrvatska država potpuno ignorirala u provedbi nedopuštene privatizacije pomorskog dobra, naročito u lukama na hrvatskoj morskoj obali.

Summary

SHIPBUILDING IN THE MARITIME CODE

The author analyses the provisions of the Maritime Code constituting shipbuilding law, which regulates construction, repair and reconstruction of ships in shipbuilding yards. He discusses the provisions regulating public and civil law relations in shipbuilding industry.

The public law aspect of shipbuilding industry concerns the relationship between the state, on one side, and the ship builder and the shiprepairer on the other side, as undertakers of shipbuilding and shiprepairing activities in shipbuilding yards. The civil law aspect of shipbuilding industry concerns the shipbuilding, the shiprepairing and the shipreconstructing contracts, which are made between the shipbuilder and the shiprepairer on one side and the orderer on the other side.

The author concludes his review of public and civil law provisions by focusing on their application in the Croatian shipbuilding yards which are situated within shipbuilding ports. The author's opinion is that these ports have a special assignment under the regime of the public maritime good. He apostrophes shiprepairing ports which are situated within merchant port open for the public sea traffic, and which are under the regime of the port open for the international sea traffic.