

IZVJEŠĆA

Znanstveno – stručno savjetovanje “Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”

Brijuni, 31. svibnja – 1. lipnja 2005.

Novi *Pomorski zakonik* (NN br. 181/2004) donijet je 8. prosinca 2004. godine, a stupio je na snagu 29. prosinca 2004. (u nastavku PZ). Izradi i donošenju novog PZ-a, deset godina nakon donošenja prvog Pomorskog zakonika (NN br. 17/94, 78/94, 43/96) (u nastavku PZ iz 1994.) pristupilo se zbog brojnosti i opsežnosti promjena, u okviru nastojanja da novo hrvatsko pomorsko zakonodavstvo čini suvremeni zakon koji će učinkovito provoditi i inkorporirati u svoje norme standarde međunarodne legislative u ovom području.

Značajan dio usvojenih rješenja novog PZ-a rezultat je težnje da se hrvatsko pomorsko zakonodavstvo uskladi s rješenjima međunarodnih unifikacijskih instrumenata koje je Republika Hrvatska ratificirala nakon stupanja na snagu PZ-a iz 1994. Isto tako, određene odredbe usklađene su s preporukama i smjericama Međunarodne pomorske organizacije (IMO) ili Međunarodnog pomorskog odbora (CMI). Neka nova rješenja koja donosi PZ posljedica su približavanja Euroatlantskom savezu (odredbe o uplovljavanju stranih ratnih i stranih nuklearnih brodova). Zakonikom se stvaraju pretpostavke za cjelovito usklađivanje pomorskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije. Naime, Zakonikom je predviđena ovlast Vlade Republike Hrvatske ili pojedinih resornih ministara, za donošenje podzakonskih propisa tehničke prirode kojima se provodi usklađenje s europskim zakonodavstvom.

Jedan dio novih rješenja uvjetovala je i činjenica da su nakon donošenja PZ-a stupili na snagu zakonski propisi koji predstavljaju supsidijarna pravna vrela u odnosu na materiju koju uređuje PZ, a to su Ovršni zakon (NN br. 57/96) i Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (NN br. 91/96). S tim u svezi Zakonik sadrži nova rješenja u dijelu o stvarnim pravima na brodu kao i u dijelu koji se odnosi na postupak ovrhe i osiguranja na brodu. Materija pomorskog dobra više nije predmet reguliranja ovog Zakonika, već je regulirana Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (NN br. 158/2003). Važna novina Zakonika je i uređenje nekih odnosa vezanih uz poslovanje brodara u međunarodnoj plovidbi, posebice olakšice vezane uz porez na dobit brodarских trgovačkih društava i porezne olakšice pomoraca. Ove su odredbe rezultat nastojanja stvaranja povoljnije gospodarske klime za pomorsko brodarstvo i stvaranje pretpostavki za konkurentniji položaj hrvatskih brodara na zahtjevnom svjetskom tržištu. Time se ujedno slijede smjernice EU o državnoj pomoći pomorskom prometu

(Commission communication C (2004) 43-Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport- 2004/C 13/03). Odredbama novog PZ-a nastojao se poboljšati pravni položaj hrvatskih pomoraca koji kao članovi posade broda pretrpe štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušenja zdravlja, pa su i u tom pitanju odredbe Zakonika osuvremenjene.

Uz spomenuto, odredbama novog PZ-a, nastojali su se ispraviti propusti, nepreciznosti i nejasnoće nekih zakonskih rješenja PZ-a iz 1994. koje su uočene u svakodnevnoj primjeni tog zakonskog propisa.

U povodu donošenja i stupanja na snagu novog PZ-a, a također i novina u području pomorskog i prometnog prava općenito, na Brijunima je od 31. svibnja do 1. lipnja 2005., održano znanstveno – stručno savjetovanje pod nazivom *Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava*. Organizator ovog znanstveno-stručnog savjetovanja je Hrvatsko društvo za pomorsko pravo. Ono je neprofitna, znanstvena i stručna udruga čija je zadaća izučavanje, promicanje i poticanje razvoja pomorskog prava, te u svoje članstvo okuplja stručnjake i znanstvenike koji se bave svakodnevnom primjenom ovog područja prava ili njegovim proučavanjem. Društvo je aktivno sudjelovalo i u dugogodišnjim raspravama o izmjenama i dopunama Zakonika koje su prethodile donošenju novog Zakonika i to kao organizator ili suorganizator brojnih skupova, seminara i okruglih stolova. Pojedini članovi Hrvatskog društva za pomorsko pravo bili su u Stručnoj skupini za izradu novog PZ-a, pa je Društvo pristupilo organizaciji ovog znanstveno-stručnog skupa upravo s ciljem da ti stručnjaci na ovom skupu svojim izlaganjima predstavljaju pojedine dijelove PZ-a koje su izrađivali, iznesu dvojbe s kojima su se suočavali i obrazložili zakonodavna rješenja koja su izabrali. O novom PZ-u govorili su ne samo članovi Radne skupine koji su sudjelovali u izradi Zakonika, već i drugi istaknuti znanstvenici iz područja pomorskog prava, suci, odvjetnici, stručnjaci iz područja pomorskog gospodarstva, resornog Ministarstva (Ministarstva mora turizma prometa i razvitka), te drugi pomorskopравни stručnjaci.

Doc. dr.sc. Dorotea Ćorić održala je *Uvodno izlaganje o novom Pomorskom zakoniku*. Istaknula je najvažnije razloge koji su bili motiv za usvajanje novih zakonodavnih rješenja u PZ-u. Izložila je sistematizaciju Zakonika, te kratak sadržaj pojedinog dijela Zakonika i sažeti osvrt na javnopravne i imovinskopravne odnose povezane s morem, pomorskom plovidbenom djelatnošću i pomorskim brodovima koje pojedino poglavlje Zakonika uređuje.

Maja Markovčić Kostelac održala je referat na temu *Sigurnost plovidbe u novom Pomorskom zakoniku*. Odredbe o sigurnosti plovidbe spadaju u onaj dio PZ-a koji je doživio možda i najznačajnije promjene u odnosu na ranija zakonska rješenja. Autorica je temeljito opisala sve razloge koji su to uvjetovali i sve sadržajne novine ovog dijela PZ-a. Razlozi za nova zakonodavna rješenja u ovom dijelu pomorskog prava

potaknuti su pridruživanjem hrvatskih inspeksijskih službi sigurnosti plovidbe međunarodnim standardima o nadzoru državnih luka, stvaranjem pretpostavki za usuglašavanje i ovog dijela pomorskog zakonodavstva s pravnom stečevinom EU, te dinamičnom aktivnosti Međunarodne pomorske organizacije na razvoju novih standarda u području sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja.

Dr. sc. Petar Kragić u svom izlaganju pod nazivom *Utjecaj novina u Pomorskom zakoniku na poslovanje hrvatskih brodara* izložio je kako se u praksi u svijetu ujednačavaju uvjeti poslovanja brodara. Posebno je istaknuo ciljeve EU u utvrđivanju jedinstvene politike prema brodarstvu, a to je u zakonodavstvima zemalja članica EU stvoriti uvjete poslovanja brodarstva koji bi se izjednačili s uvjetima poslovanja brodarstva u besporeznim svjetskim centrima pod zastavama pogodnosti. Objasnio je da svojim smjernicama EU potiče države članice na donošenje mjera za stvaranje konkurentnih uvjeta za pomorsko brodarstvo, a time se politika EU prema brodarstvu sastoji u privlačenju broderske industrije pod zastave zemalja članica. Podrobno je analizirao sve novine PZ-a koje izravno utječu na uvjete poslovanja hrvatskih brodara: oslobađanje od poreza na dobit, porez na dohodak pomoraca, socijalne doprinose, upis brodova, hipoteku na brodu, odgovornost brodarka za ozljede pomoraca, te pitanje direktne tužbe u PZ-u. Ocijenio je da je Hrvatska iskoristila rad na novom PZ-u i propisala uvjete poslovanja brodara prema svjetskim standardima. Time je napravljen pravni temelj za stvaranje izuzetaka od općih (poreznih i socijalnih) propisa. PZ i podzakonski akti doneseni po njegovom ovlaštenju, imat će prednost pred propisima općeg prava koji uređuju poreznu i socijalnu materiju pomoraca.

Prof. dr. sc. Velimir Filipović imao je referat na temu *Još nešto o brodaru: gubitak prava na ograničenje odgovornosti*. Raspravio je pitanje o kojem se na radnoj skupini prilikom izrade novog PZ-a intenzivno raspravljalo, a to je li osoba "brodar" potrebna kao stožerna figura u novom PZ-u. Autor je objasnio razloge koji su pokretali sastavljачe sustava pomorskog prava koje se primjenjivalo prije državno pravnog osamostaljenja RH i donošenja PZ-a da kao središnju osobu izaberu brodarka broda, koji je plovidbeni, a može biti i prijevozni poduzetnik, a ne vlasnika broda, koji se spominje samo u slučaju kada se ne može odrediti osoba brodarka. Razlog uvrštavanja brodarka kao stožerne figure ležao je u naporima da se stvori takva osoba koja bi odgovarala potrebama tadašnjeg pravnog sustava koji je baratao neprikosnovenim pojmom općenarodne imovine i društvenog vlasništva. Autor je zaključio da bi danas u situaciji kada smo se oslobodili svih oblika tzv. samoupravljanja i nepostojećeg društvenog vlasništva, bilo korisno u hrvatski pomorski zakonik uvesti brodarka kao središnju osobu koja prvenstveno raspolaže brodom i koja će u ugovorima biti "davatelj broda." Kod ugovora o zakupu, prema mišljenju autora, ispravno je u kontekstu ovog ugovornog odnosa zadržati pojam brodarka, jer brodarka gubi funkciju posjeda broda i funkciju nositelja plovidbenog pothvata, te ona prelazi na zakupopri-

matelja, te on postaje brodar. Također, u slučaju hipotekarnog iskorištavanja broda na strani broda je brodar. Posebno je ukazao na suvremeno tumačenje ponašanja koje dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti, te istaknuo da se u ostalim transportnim granama danas napušta opće izjednačavanje namjere i krajnje nepažnje, te se preporučuje tumačenje da je ponašanje prijevoznika jednako namjeri kad je ono lakomisleno, te je prijevoznik svjestan da će šteta vjerojatno nastupiti.

Mr. sc. Srđan Šimac izlagao je referat s temom *Odgovornost za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušenja zdravlja člana posade broda prema novom Pomorskom zakoniku*. Autor je iznio nove elemente koje PZ donosi u kvaliteti pravne zaštite prava članova posade brodova. To su uvođenje odgovornosti brodaru i za štetu nastalu narušenjem zdravlja člana posade broda, te što je još značajnije, proširenje kruga odgovornih osoba za štetu ove vrste, na način da su za ove štete pored brodaru sada solidarno odgovorni još i poslovođa, kompanija i poslodavac. Ocijenio je da je u novom PZ-u učinjen značajan napredak koji će u svakom slučaju osnažiti pravni položaj članova posade brodova u pogledu ostvarivanja njihovih zahtjeva za naknadu štete nastale zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušena zdravlja, što će znatno pridonijeti povećanju osjećaja životne sigurnosti članova posade na brodu, na kojem su zbog same prirode posla i okruženja, izloženi svakovrsnim rizicima. Ova postignuća pozitivno će se odraziti i na tijek suđenja u složenim parničnim postupcima ove vrste pred našim sudovima u smislu pružanja što brže i učinkovitije pravne zaštite.

Prof. dr. sc. Drago Pavić je u referatu pod nazivom *Ugovor o pomorskom osiguranju* govorio o kodifikaciji hrvatskog imovinskog (ugovornog) prava osiguranja, koja je u cijelosti i na suvremeni način ostvarena donošenjem dvaju novih zakona: Zakona o obveznim odnosima i PZ-a. Njima su brojne prijašnje norme revidirane, dopunjene i osuvremenjene, a autor ih je u svom izlaganju detaljno razmotrio. Govorio je i o primjeni normi o osiguranju iz PZ-a na zračni prijevoz i prijevoz unutarnjim vodama, te na kopneno transportno osiguranje i ocijenio da u suvremenim oblicima prijevoza koji integriraju prijevoz putem više vrsta prijevoznih sredstava u jedinstveni prijevozno tehnološki proces, sustav normi o osiguranju iz PZ se bez teškoća može primijeniti i na prijevoz stvari drugim granama prometa. Odgovarajuću pozornost posvetio je i pitanju pomorskog osiguranja od odgovornosti - direktnoj (izravnoj) tužbi i u okviru toga pravu treće osobe na direktnu tužbu, najnovijoj reviziji prava osiguranja i direktne tužbe, pravnom položaju oštećene osobe, te pravnom položaju pomoraca u odnosima iz direktne tužbe.

Prof. dr. sc. Hrvoje Kačić sudjelovao je s referatom *Pomorske nezgode i njihovo uređenje u Pomorskom zakoniku RH*. Predmet autorovog izlaganja bile su odredbe dijela osmog Zakonika koje uređuju pomorske nezgode, i to napose sudar brodova, spašavanje i zajedničke havarije. Autor je ukazao na relevantne povijesne činjenice bitne za prikaz razvoja pomorskog prava kojim se normira imovinsko-pravna odgo-

vornost za štetu nanесenu sudarom brodova. Istaknuo je određene povijesne izvore sadržane u Statutarnom pravu na Mediteranu, te se osvrnuo na aktualne međunarodne instrumente u svijetu. Ukazao je na novine u reguliranju pravnog instituta zajedničke havarije, koji je star vjerojatno koliko i sama plovidbena vještina, a danas u suvremenim uvjetima plovidbe doživljava znatne promjene, tj. otvoreno je pitanje hoće li taj drevni institut pomorskog prava, koji se održao tijekom dva milenija, odumrijeti.

Prof. dr. sc. Vesna Tomljenović u izlaganju pod nazivom *Odredbe Pomorskog zakonika o mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova RH* ukazala je na rješenja kojima se prilikom donošenja novog PZ-a pokušalo osuvremeniti sustav hrvatskog pomorskog međunarodnog privatnog prava i to vodeći računa o specifičnostima pomorskih odnosa koji uvjetuju formuliranje posebne pomorske kolizijske regulative. Novim PZ-om izričito se isključuje mogućnost da se u pomorskim sporovima pri izboru mjerodavnog prava koristi institut uzvrata i upućivanja na treće pravo, odnosno *renvoi*. Ovo zakonodavno rješenje usvojeno je vodeći računa o dominantnom stajalištu domaće i strane doktrine i prakse. Uz to, autorica je objasnila da se u određenim situacijama dopušta poseban oblik upućivanja na kolizijsko pravo stranog prava, odnosno kolizijsko pravo državne pripadnosti broda. Radi se o situacijama u kojima se pravo državne pripadnosti broda ne preklapa s pravom zastave broda, odnosno u slučajevima gdje brod jedne države zbog upisa u zakupovni registar druge države vije zastavu ove posljednje. Činjenica da isti brod ima pripadnost jedne države, a vije zastavu druge ima svoje ozbiljne reperkusije u području međunarodno privatnopravne regulative, a o tim suvremenim rješenjima je trebalo voditi računa i prilikom formuliranja kolizijskih pravila novog PZ-a. Autorica je analizirala i novu kolizijskopravnu regulativu u materiji radnih odnosa pomoraca, a u okviru toga obrazložila je i problem ograničenja stranačke autonomije, te klauzulu najbliže veze u slučajevima izbora mjerodavnog prava. Razmotrila je i posljednju novinu u okviru kolizijskopravne regulative novog PZ-a, a ona se odnosi na usvajanje izričitog kolizijskog pravila za dopuštenost izravne tužbe protiv osiguratelja.

Doc. dr. sc. Jasenko Marin sudjelovao je s referatom pod nazivom *Novo pravno uređenje hipoteke na brodu*. Autor je detaljno razmotrio sve relevantne odredbe PZ-a, kao glavnog pravnog vrela u pogledu uređenja instituta hipoteke na brodu, te se posebno osvrnuo na izmjene sadržane u novom PZ-u, i to u odnosu na definiciju i osnovna obilježja hipoteke na brodu, predmet (prostiranje) hipoteke, osnivanje hipoteke, ovlasti hipotekarnog vjerovnika, te prestanak hipoteke. Najznačajnija novina u domaćem uređenju stvarnih prava na brodu je uvođenje zakonske ovlasti hipotekarnog vjerovnika na namirenje hipotekom osigurane tražbine putem izvansudske prodaje broda. Autor je ocijenio odredbe PZ-a o izvansudskoj prodaji broda korektnima, međutim istaknuo i iznimno važnu ulogu koju će u uređenju ove osjetljive problematike trebati preuzeti sudska praksa.

Zoran Tasić izložio je referat pod naslovom *Pomorski privilegiji u kontekstu novog Pomorskog zakonika*. Objasnio je i prikazao bitna obilježja pomorskih privilegija kao specifičnog instituta pomorskog prava, točnije kao stvarnog prava na brodu *sui generis* jer, za razliku od prava vlasništva i založnog prava na brodu pomorski privilegiji ne nastaju trenutkom njihovog upisa u upisnik brodova, niti uopće moraju biti upisani da bi proizveli pravne učinke. Njima se osiguravaju tipične pomorskopravne tražbine nastale iz, ili u svezi s komercijalnim iskorištavanjem broda ili uslijed šteta nastalih takvim iskorištavanjem broda. PZ navodi tražbine koje su osigurane pomorskim privilegijem, a bitno je da one prate brod bez obzira na njegovu promjenu vlasništva, upisnika ili zastave. Autor je slikovito objasnio da tako privilegirane tražbine postaju "pijavice" koje se, pokretanjem tužbe, zalijepe za brod i ne puštaju ga sve dok se ne namire. Temeljito je objasnio sve promjene koje donosi novi PZ, i to u pogledu tražbina koje su osigurane pomorskim privilegijem, redoslijedu privilegiranih tražbina, i računanju roka od godine dana.

Mr. sc. Siniša Prnjak u referatu pod nazivom *Postupak upisa u upisnike jahti i očevidnike brodica* vrlo iscrpno je izložio sva rješenja PZ-a kojima se na potpuno nov način regulira materija upisa jahti i brodica, utvrđivanje sposobnosti jahte i brodice za plovidbu, broj i osposobljenost posade jahte i brodice. Ukazao je na važnost ovih izmjena i zaključio da su na taj način stvorene pravne pretpostavke za daljnji razvitak nautičkog turizma, poboljšane su mjere kontrole obavljanja charter djelatnosti, povećana je i sigurnost na moru jer su plovila koja obavljaju charter djelatnosti, a koja su prije bila upisana u strane registre upisana u hrvatske upisnike odnosno očevidnike.

Dr. sc. Gordan Stanković je u referatu pod naslovom *Ovrha i osiguranje na brodu i teretu – novosti u svjetlu novog Pomorskog zakonika* izložio nova rješenja PZ-a kojima je režim ovršne prodaje broda usklađen s odredbama Ovršnog zakona kao općeg propisa, ali i nova rješenja koja su unijeta, a koja bi trebala ukloniti nedostatke i nejasnoće zamijećene u primjeni starog PZ-a, te doprinijeti jednostavnijem, bržem i jeftinijem provođenju ovrhe na brodu. Autor je opisao i izmjene koje su učinjene radi usklađivanja s rješenjima Ovršnog zakona u dijelu koji uređuje postupak osiguranja. Novim PZ-om izričito je isključena mogućnost fiducijarnog prijenosa vlasništva na brodu. U pogledu zaustavljanja broda kao praktično najvažnije mjere osiguranja izvršene su značajnije promjene u odnosu na stari PZ i to u pogledu tražbina radi kojih se može tražiti zaustavljanje, a u pogledu broda čije se zaustavljanje može tražiti izvršene su određene redakcijske intervencije, u pogledu jamstva namijenjenog oslobađanju zaustavljenog broda otklonjene su neke praktične dvojbe u pitanju oblika jamstava, a postupak i kriteriji za ocjenu prihvatljivosti jamstva u određenoj su mjeri liberalizirani. Autor je na kraju izlaganja zaključio da je izmjenama odredbi o ovrsi i osiguranju na brodu i teretu u novom PZ-u učinjen korak naprijed u smislu bržeg i učinkovitijeg provođenja ovrhe, te usklađivanja postupka zaustavljanja broda s potrebama prakse.

Mr. sc. Patrick Vlačić referirao je vrlo aktualnu i važnu temu iz područja novina u drugim grana prometnog prava, pod naslovom *Da li Montrealska konvencija najavljuje kraj ograničene odgovornosti pri prijevozu?* Istaknuo je sve relevantne argumente koji se ističu u prilog postojanja prava na ograničenje odgovornosti u prometnom pravu općenito, te ukazao na novine u uređenju instituta ograničenja odgovornosti u Europskoj Uniji i na međunarodnoj razini. U odnosu na pravnu regulativu prijevoza putnika u EU je započeo proces koji jasno ukazuje na trend određenih izmjena u njegovoj pravnoj regulativi. EU je još 1997. godine zabranila ograničenje odgovornosti za štete koje pretrpe putnici u zračnom prijevozu, a u pripremi je regulativa istog sadržaja za prijevoz putnika u željezničkom prijevozu. Autor objašnjava da je do ukidanja ograničenja odgovornost i u cestovnom prijevozu, samo još korak. Montreal-ska konvencija je također, ukinula ograničenje visine odgovornosti u međunarodnom zračnom prijevozu putnika, međutim za prijevoz stvari, nema naznaka za ukidanje ograničenja odgovornosti. Autor ističe da se skeptično, ali optimistično može nagađati što će se sa ograničenjem visine odgovornosti događati u pomorskom prijevozu. Čak i sada kada se priprema novo uređenje prijevoza stvari morem pod okriljem UNCITRAL-a i CMI-a nisu učinjene ekonomske analize ovog problema, te ograničenje visine odgovornosti ostaje u pomorskom prijevozu stvari i nema nikakvih znakova i želja da se regulira drugačije. Autor je zaključio da se kao i kod prijevoza putnika, i kod prijevoza stvari *de lege ferenda* očekuje prije svega obvezno osiguranje odgovornosti i jednostavnije povišenje iznosa ograničenja odgovornosti.

Dr. sc. Petar Kragić izlagao je referat pod nazivom *Izvršitelj (performing party) prema Nacrtu UNCITRAL-ova Instrumenta – postoji li jednostavno rješenje?* Ukazao je na jedan od najsloženijih problema u dosadašnjoj raspravi i radu na Nacrtu novog instrumenta, a to je problem definiranja i propisivanja odgovornosti osobe koja se u Instrumentu naziva izvršitelj (*performing party*). Analizirao je koji su uvjeti potrebni da bi osoba prema Instrumentu imala atribut izvršitelja, te detaljno razmotrio kako je prema Instrumentu uređeno pitanje odgovornosti izvršitelja. Autor zaključuje da bi najjednostavnije rješenje složenog problema ugovorne odgovornosti u pravnom poslu prijevoza stvari morem bilo uvođenje obveznog osiguranja tereta. Time bi se isključio problem tko će platiti štetu i također eliminirao problem "uvlačenja" neovisnih ugovarača u Instrument, te pitanje tko je kome delegirao određeni posao. Na ovaj način bi svi (ugovorni prijevoznik i izvršitelji) imali prava i obveze iz ugovora koji su zaključili, a oštećenik bi se naplaćivao iz osiguranja.

Diana Jerolimov je u referatu pod nazivom *Pravo raspolaganja teretom prema UNCITRAL-ovom Nacrtu instrumenta o prijevozu tereta morem* razmotrila pravni okvir za uređenje elektroničke trgovine u pomorskom prijevozu u novom Nacrtu, te iznijela argumentiranu ocjenu o tome je li Nacrt uspio izjednačiti elektroničku tereticu s tradicionalnom papirnatom tereticom. Autorica je izložila i najrecentnije

rješenje koje ovaj novi instrument donosi a to je pravo nadzora, te pitanje prava raspologanja prenosivom prijevoznom ispravom ili prenosivim elektroničkim zapisom osobe koja ima pravo nadzora (*controlling party*).

Doc. dr. sc. Nikoleta Radionov Radenković održala je izlaganje na temu *Odredbe novog ZOO-a o ugovoru o prijevozu: formalizam ili slamka spasa?* Autorica je ukazala na iznimno važan problem hrvatskog transportnog zakonodavstva, a to je da od trenutka kada su Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 2002 g. ukinute u cijelosti odredbe o ugovoru u cestovnom prometu iz glave IX Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 1998. g. Hrvatska više nema zakonske regulative za ugovor o prijevozu u cestovnom prometu, uređen na razini *lex specialis*. Također, autorica je istaknula argumente zbog kojih se tijekom izrade novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 2004. odustalo od mogućnosti ponovnog uređenja pitanja ugovora o prijevozu cestom u tom novom propisu. U takvoj situaciji jedino domaće zakonsko pravno vrelo primjenjivo u slučaju bilo kojeg spora iz područja ugovornih odnosa i prijevoznikove odgovornosti iz njih je Zakon o obveznim odnosima. Detaljno i iscrpno je analizirala i ukazala na sve negativne posljedice koje ovakvo nezadovoljavajuće stanje može proizvesti. Zaključila je da ZOO kao propis građanskog prava kao *lex generalis* je za prijevozno pravo neadekvatno pravno vrelo za specifična i konkretna pravna pitanja i institute koji se u njima redovito javljaju. Zbog toga je, prema autoričinom mišljenju takvo stanje posebno neodrživo u predstojećem približavanju EU, otvaranju tržišta i izlaganju domaćih prijevoznika stranoj konkurenciji, pa je od velike važnosti u najskorijem roku pristupiti izradi novog zakona o ugovorima u cestovnom prijevozu.

Prof. dr.sc. Dragan Bolanča u svom je izlaganju pod nazivom *Ugovor o prijevozu stvari morem – glavne novine iz PZ 2004.* utvrdio da u pogledu ugovora o prijevozu stvari morem, odredbe novog PZ-a nisu doživjele bitne promjene u odnosu na stari zakonski tekst. Osvrnuo se na sve učinjene izmjene (uvođenje pojma prijevoznik umjesto pojma brodar, pojma pomorsko-prijevoznički ugovori umjesto vozarski ugovori, pojam "dužna pažnja" umjesto "pažnja urednog brodara", uvrštavanje pojma vrijeme stojnica umjesto stojnica, i vrijeme prekostojnica, te novinu o njihovom trajanju, ponovno uređivanje materije izvanrednih prekostojnica, novinu vezanu uz prijevozne isprave - uvođenje mogućnosti elektroničke izmjene podataka, te korištenje nove stilizacije kod opisivanja ponašanja koje dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti). Autor je obrazložio razloge koji su uvjetovali pojedine izmjene, a one su učinjene u onim slučajevima gdje su pojedina rješenja zastarjela, ili su promijenjena suvremenijim rješenjima unifikacijskih instrumenata, ili su se u praksi pokazala neadekvatnima.

Prof. dr.sc. Aleksandar Bravar sudjelovao je s referatom *Arbitražna klauzula u ugovoru o prijevozu stvari morem.* Autor je govorio o inauguriranju nadležnosti iz-

branog suda u našem pravnom sustavu, te objektivnim činiteljima koji utječu na nakanu da se što veći broj pomorskih sporova rješava pred arbitražom. Istaknuo je da je uvrštavanje arbitražne klauzule u ugovore o prijevozu stvari morem ovisno o brojnim, naizgled neproblematičnim stereotipnim odnosima na relaciji naručitelj prijevoza – agent – brodar. Objasnio je sve bitne sastojke ugovora o prijevozu, posebno pitanje forme ove vrste ugovora, te podrobno raspravio pravni položaj agenta i zaključivanje ugovora o prijevozu putem agenta. Strogo pridržavanje zakonskih odredbi o obveznosti posebnog ovlaštenja i pisanog oblika punomoći dovodi do znatnog usporavanja iznimno komercijalizirane vrste ugovora, a izravne posljedice tog pragmatizma očituju se u malom broju pomorskopravnih sporova koji se pojavljuju pred izbranim sudovima. Autor je ukazao na nužnost podizanja svijesti svih stranaka u pomorskom prometu o jasnim beneficijama arbitraže u sferi pomorskog prava, gdje je ona u našim prilikama, zasada još uvijek rijetkost.

Mr. sc. Marija Pospišil – Miler izložila je referat *Granice odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika po novom Pomorskom zakoniku u odnosu na rješenja na međunarodnoj razini*. Istaknula je da je RH novim PZ-om povisila iznos ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, a što je znatno povišenje u odnosu na još uvijek važeću Atensku konvenciju iz 1974. Takvim rješenjem u odnosu na visinu ograničenja odgovornosti, RH neće značajno zaostajati za rješenjima na međunarodnoj razini niti nakon stupanja na snagu Konvencije iz 2002. Međutim, autorica je istaknula da u slučaju ako se prihvati Konvencija iz 2002. godine PZ će se morati u dijelu o prijevozu putnika značajnije mijenjati i to u pogledu temelja odgovornosti, uvođenja dvostupanjskog sustava odgovornosti, obveznog osiguranja i direktne tužbe prema osigurateljima.

Mr. sc. Ranka Petrinović govorila je o jednom od najaktualnijih problema današnjeg pomorskog prava, koji u sebi sadrži javnopravne i privatnopravne elemente, a usko je povezan sa spašavanjem u funkciji zaštite okoliša. To je određivanje mjesta zakloništa i prihvaćanje obveze od strane obalnih država da odrede jedno ili više takvih mjesta kako bi se brodovi koji se nađu u nevolji na moru mogli brže i efikasnije spasiti uz mogućnost lakšeg sprječavanja onečišćenja morskog okoliša ukoliko takva opasnost prijete. Naslov referata je *Spašavanje u funkciji zaštite okoliša s posebnim osvrtom na mjesto zakloništa*. Autorica je uz izlaganje o suvremenom pravu spašavanja općenito, te opsežnom prikazu pomorskih nezgoda koje su neposredno utjecale na problem određivanja mjesta zakloništa, povijesti problema mjesta zakloništa, obrazložila odredbe novog PZ-a kojima se propisuje obveza određivanja mjesta zakloništa.

Doc. dr. sc. Axel Luttenberger govorio je o sigurnosnoj zaštiti pomorske industrije u slučajevima terorističkih napada uz analizu pravnih rješenja iz Zakona o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet u referatu

pod nazivom *Postignuća Zakona o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet*. Ukazao je na činjenicu da se povećanjem opasnosti pogibelji povećavaju i mjere sigurnosne zaštite, ta da se time nameće i Republici Hrvatskoj čitav niz novih organizacijskih obveza koje predstavljaju i znatan trošak. Ocijenio je ponuđena rješenja domaćeg zakonodavca i istaknuo njihovu manjkavost u određivanju nadležnosti i mogućem preklapanju djelatnosti, posebno između više ministarstava, a i između javnih ustanova, te pravnih i fizičkih osoba odgovornih za sigurnosnu zaštitu. Naglasio je da sigurnosni propisi moraju uspostaviti ravnotežu između zahtjeva za slobodom plovidbe i potrebom posebne zaštite, te ne smiju ugrožavati prava pomoraca.

Sudionici skupa, izlagači i osobe koje su sudjelovale u raspravi zaključile su da je novi PZ uskladio hrvatsko pomorsko zakonodavstvo sa suvremenim i općeprihvaćenim rješenjima međunarodnih instrumenata i propisima Europske unije iz ovog područja. Na taj način PZ pruža osnovni pravni okvir unutar kojeg će se nastaviti proces harmonizacije s propisima Europske unije iz područja pomorstva i to usvajanjem posebnih podzakonskih akata na temelju ovog Zakonika.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU