

NEKOLIKO NAPOMENA UZ POMORSKI ZAKONIK

Dr. Branko Jakaša
prof. u m.
Pravni fakultet u
Zagrebu

UDK 347.79
Izvorni znanstveni rad
Priljeno: listopada 1994.

Pomorski zakonik Republike Hrvatske, u odnosu na ranije propise, predstavlja nesumnjiv napredak u razvoju pomorskog prava. Neizbježno je da se u jednom tako velikom normativnom aktu nalaze rješenja s kojima se ne moraju svi slagati. Pisac iznosi nekoliko napomena uz propise koji, prema njegovom mišljenju, ne predstavljaju najprikladnija rješenja. To se posebno odnosi na neke definicije Zakonika, pomorsko dobro, posebno definiciju morske obale, državnu pripadnost broda, postupak upisa u upisnik hrvatskih brodova, odgovornost za smrt brodaru i ozljede članova posade te prijelazne odredbe.

Stupanje na snagu Pomorskog zakonika Republike Hrvatske nasumnjivo predstavlja prvorazredan događaj, kako za naše zakonodavstvo, tako i za pomorstvo uopće. U odnosu na ranija pomorska zakonodavstva predstavlja veliki napredak. Glavni oslonac mu je bivši jugoslavenski Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (ZPUP). Sa stajališta općeg razvoja pomorskoga prava to je prirodna posljedica. To se pravo, naime, postupno razvija, posebno u novije vrijeme, uglavnom jedinstveno u svim državama. S ovog stajališta navedeni jugoslavenski zakon predstavlja jednu stepenicu u općem razvitku, ne samo pomorskog prava, nego i pomorstva uopće. Naš Zakonik je daljnja stepenica u tom razvoju, pa je sasvim prirodno da se osniva na navedenom jugoslavenskom zakonu.

Ako bismo htjeli dati općenitu usporedbu između ova dva normativna akta, morali bismo reći da je naš Zakonik u odnosu na raniji daleko bolji.

Prema našem mišljenju glavne su mu prednosti ove:

U prvom redu noviji je, pa je mogao prihvatiti međunarodne instrumente koji u vrijeme jugoslavenskoga zakonika nisu ni postojali ili nisu, zbog socijalističke strukture države, bili prihvaćeni. Međutim, istini za volju, moramo priznati da je takvih slučajeva bilo vrlo malo.

Nadalje je naš Zakonik cjelovitiji. Budući da su u Jugoslaviji socijalističke republike imale kakvo takvo zakonodavno ovlaštenje, neki pomorskopравни instituti su bili ostavljeni u nadležnosti republika. Budući da u našoj državi toga više nema, naš Pomorski zakonik predstavlja jednu cjelinu.

Posebno treba spomenuti da su u Zakoniku, za razliku od prijašnjeg zakona, sadržane i norme međunarodnoga pomorskoga javnog prava koje s privatnim predstavlja nedjeljivu jedinstvenu cjelinu.

Treća je prednost našega Zakonika, da ne sadrži norme o unutrašnjoj plovidbi. Koliko je nama poznato komisija koja je izrađivala ZPUP bila je, ako ne formalno, a ono stvarno, prisiljena da pomorsku i unutrašnju plovidbu spoji u jedinstveni normativni akt. Dok je u vrijeme donošenja navedenoga jugoslavenskog zakona to donekle bilo moguće, danas ta mogućnost stvarno ne postoji. U međuvremenu se pravo unutrašnje plovidbe toliko razvilo da ima vrlo malo zajedničkih crta s pomorskim pravom. Prednost Zakonika je i u tomu što nema socijalističkih specifičnosti. To se ponajprije odnosi na slobodu vlasništva brodova. Govoreći objektivno to u stvari nije nikakva specifičnost ovoga Zakonika. Međutim, što se tiče pomorskopравnih specifičnosti moramo priznati da razlike skoro i nema. U želji da se jugoslavenski brodovi što više izjednače s brodovima država s liberalnim ekonomskim uređenjem, bivši zakon je s tog stajališta jugoslavenske brodove skoro potpuno izjednačio s brodovima navedenih država. Tako, osim dvije tri iznimke, koje su uglavnom sporedne, stvarna razlika s ovog stajališta je u tomu što se umjesto izraza "nosioc prava raspolaganja" upotrebljava izraz "vlasnik". Jugoslavija ovo izjednačenje nije učinila iz nekih ideoloških pobuda već jednostavno iz razloga što joj je na taj način jedino bilo moguće poslovati u međunarodnom pomorskom prometu.

Ne treba zanemariti ni popravke raznih inkonvenijentnosti koje su postojale u prijašnjem zakonu.

Unatoč navedenim, a i drugim, prednostima našega Zakonika prema navedenom jugoslavenskom zakonu, moramo, na žalost ustvrditi da i Zakonik sadrži neka rješenja koja, barem po našem mišljenju, zaslužuju kritiku. To nije ništa čudno. Bilo bi zaista nemoguće da jedan tako opsežan normativni akt (sadrži ukupno 1056 članaka) bude potpuno savršen. Takve i jesu ljudske stvari. Ništa što su ljudi napravili nije bez primjedbe i savršeno. To se posebno odnosi na zakonodavnu djelatnost. Što je veća aplikacija međunarodnih normi, to je sloboda odlučivanja internoga zakonodavstva manja. Ovo se posebno odnosi na prometno pravo, koje po prirodi stvari zahtijeva veću jedinstvenost.

Namjera nam je da u ovom napisu dobronamjerno upozorimo na neke očite pogreške ili nelogičnosti, da bi ih se nekom drugom prigodom ispravilo. Napominjemo uzgred da se rješenja koja, po našem mišljenju, predstavljaju pogreške, uglavnom odnose na onaj dio Zakonika koji ne predstavlja aplikaciju međunarodnih konvencija.

Najprije bismo stavili jednu jedinu isključivo sasvim teoretsku zamjerku, bez imalo praktičnih posljedica. Konkretno, radi se o definiranju hrvatskog ratnog broda.

Prema odredbi članka 5.,t.3. Zakonika "hrvatski ratni brod jest plovni objekt uključujući podmornicu, koji je pod zapovjedništvom pripadnika oružanih snaga Republike Hrvatske, a čija je posada vojna odnosno podvrgnuta vojnoj disciplini i koji je dužan isticati vanjske znakove raspoznavanja ratnih brodova hrvatske državne pripadnosti kad god je potrebno da svoje svojstvo učini poznatim".

Ova je definicija nesumnjivo sadržajno potpuno točna. Problem je, iako sasvim teoretskog karaktera, što ona daje pravo nadležnim tijelima da osim znakova raspoznavanja ratnog broda, ulaze u kontroliranje isključivo internih odnosa na brodu, kao što su zapovjedništvo i sastav, odnosno disciplina posade. Opetujemo da je ta mogućnost praktički apsurdna, ali je teoretski točna.

Iz navedenih razloga mislimo da bi bilo primjerenije definirati hrvatski ratni brod kao onaj plovni objekt koji dozvolom nadležnih vojnih tijela ima pravo isticati vanjske oznake hrvatskoga ratnog broda. Ostale, interne, odnose koje ratni brod mora ispunjavati, treba propisati na odgovarajućem mjestu Zakonika. Na taj način bi se postiglo to da nevojna tijela nemaju pravo ulaziti u ispitivanje internih odnosa na brodu. U slučaju isključivo teoretski mogućih sporova problem treba riješiti odgovarajućim postupkom preko nadležnih tijela.

Ovaj se problem kod stranih ratnih brodova ne postavlja jer naša tijela imaju pravo ulaziti u ispitivanje ima li odnosni brod pretpostavke koje ga čine ratnim.

Za strani ratni brod se u članku 5.,t.4. između ostalog zahtijeva da pripada stranoj ratnoj mornarici i ima vojnu posadu. U odnosu na Međunarodnu konvenciju ova je definicija preuska. U Konvenciji se ne traži da brod pripada stranoj ratnoj mornarici i da posada bude vojna. Zahtijeva se u stvari ono što je propisano za hrvatske ratne brodove. Nije nam poznato iz kojih razloga se učinila ova distinkcija između domaćih i stranih ratnih brodova.

U članku 5.,t.14. kaže se da "jahta jest brod ili brodica koji u neprivredne svrhe služi razonodi, športu ili rekreaciji". Ovom definicijom su obuhvaćeni i svi čamci koji služe navedenim svrhama. Prema tomu je jahta svaki čamac bez obzira na konstrukciju i veličinu. Tako su npr.obuhvaćene i neretvanske trupice na vesla koje njihov vlasnik koristi u navedene svrhe. Blago rečeno ovo je čudna jahta. Zakonodavac je, istina, u definiranju svojih pojmova suveren, ali ipak nam se čini da kod toga mora voditi računa i o pojmovima prihvaćenim u životnoj praksi. Mislimo da nećemo pogriješiti ako ustvrdimo da su navedeni i slični plovni objekti proglašeni kao jahte jedino u našem Zakoniku. Dok npr. SOLAS-konvencija isključuje iz svoje primjene brodove jednostavne konstrukcije, mi ih proglašavamo jahtama. Isto vrijedi i za male čamce kao što su npr.pasare na vesla.

U članku 5.,t.20. i 21. dane su definicije tankera za kemikalije i broda za ukapljene plinove. U uvodu ovoga članka je navedeno "ako ovim Zakonom nije drugačije određeno, pojedini izrazi upotrebljeni su ovom zakonu imaju ova značenja ..." Uzgred napominjemo da se ovaj normativni akt ne zove Zakon nego Zakonik, pa su redaktori koji su odlučivali o njegovom konačnom tekstu morali više pažnje posvetiti formulaciji. Pogrešna formulacija proteže se kroz

čitav tekst. Međutim, ovo je primjedba koja se isključivo odnosi na formu. Sadržajna primjedba je, čini nam se, važnija. Definicije na koje se pozivaju cit. točke u Zakoniku nisu spomenute. Ovakva formulacija se protivi elementarnim pravilima, ne samo nomotehnike već i logike. Ako se već htjelo dati definiciju tankera trebalo je, prema našem mišljenju, dati općenitu definiciju tankera, odnosno broda, po uzoru na SOLAS- konvenciju i na odgovarajućem mjestu ili mjestima Zakonika navesti tanker. *Saedes materiae* za pojedine vrste tankera su pravila Hrvatskog registra brodova. Posebno treba navesti definiciju t.16. koja definira tanker za ulje. Ta je definicija reproducirana u čl.839. Zakonika ne pod pojam tankera nego broda općenito, pa se postavlja pitanje iz kojih razloga jednu te istu definiciju, iako pod drugim nazivom, navoditi na dva mjesta.

U članku 49.,st.2. među pomorskim dobrom navedene su i ribe. U čl.51.,st.1. kaže se: "Na pomorskom dobru ne može se stjecati ni pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi."

Iz citiranih mjesta slijedi zaista nevjerojatan zaključak da ni ribari koji imaju dozvolu za ribolov, uključivši i profesionalne, nemaju pravo ni prodati ni darovati ribu koju su ulovili u unutrašnjim morskim vodama ili u teritorijalnom moru Hrvatske. Budući da neku stvar imaju pravo prodati ili inače otuđiti samo vlasnici, navedeni zaključak nesumnjivo slijedi iz cit.odredaba.

Ovo stajalište, zaista više nego apsurdno, nije bilo intencija zakonodavca i treba ga ponajprije zahvaliti nedovoljnoj pažnji redaktora konačnog teksta Zakonika. Ono što se odnosi na ribe vrijedi i za ostala živa i neživa prirodna bogatstva, rude i sl. (čl.49.,st.2. Zakonika). Tako se ne bi smjele prodavati ni darivati školjke, rakovi spužve i koralji.

Budući da pomorsko dobro čini i podzemlje unutrašnjih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, navedena zabrana se odnosi i na plinove i naftu koji se na tom području nađu.

Sve su se ove nejasnoće mogle riješiti dodatkom posebnog stavka članku 51. Zakonika, koji bi na sadržajno primjeren način za ove slučajeve ublažio strogu odredbu st.1. istoga članka.

U članku 50. dana je ova definicija morske obale:
"Morska obala se proteže od crte srednjih niskih voda i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena kao i onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe koje su u vezi s korištenjem mora, a koji je širok najmanje šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda."

Čini nam se da se na ovu definiciju može dati nekoliko primjedbi. Tako u prvom redu nije jasno zašto se utvrđuje granica početka morske obale. Ako za morsku obalu i dno teritorijalnog mora, odnosno unutrašnjih morskih voda, vlada isti pravni režim, što slijedi iz propisa Zakonika, tada je relevantno do kojih granica morska obala seže, a ne od kojih počinje.

Riječi drugog dijela rečenice su sve prije nego jasne. U prvom redu prvi i drugi dio definicije su u kontradikciji. Konkretno, dok se u prvom dijelu definicije navodi da se morska obala proteže od crte srednjih niskih voda, u drugom se kaže da ona počinje od crte koja je vodoravno udaljena od crte "srednjih viših visokih voda".

Bez obzira na kontradikciju cit. riječi su formulirane tako da se mogu teoretski tumačiti u dvostrukom smislu. Prema jednom one čine jedinstvenu cjelinu. Takovo tumačenje bi bilo nonsens jer jedna te ista crta ne može istovremeno predstavljati crte srednjih viših i visokih voda. Drugo tumačenje, premda nategnuto, predstavlja tri crte. Jedna je crta udaljena od crte srednjih, druga viših, a treća visokih voda. U st.2. istoga članka navodi se da "crtu srednjih viših visokih voda utvrđuje Državni hidrometeorološki zavod". Međutim, nigdje se ne govori po kojim kriterijima će navedeni Zavod utvrditi da li će doći do primjene crta srednjih viših ili visokih voda. Mislimo da bi bilo daleko logičnije da se propisalo da navedeni Zavod utvrđuje u kojim će se slučajevima morska obala računati od jedne od odnosnih crta. Moramo priznati da ni ta formulacija ne bi otklonila navadenu, najblaže rečeno, nejasnoću jer se morska obala može računati samo po jedinstvenom kriteriju koji može biti jedna jedinstvena crta, bilo ona srednja, viša ili visoka u odnosu na morsku vodu.

Drugi dio citirane definicije daje dodatni prostor morske obale koji se proteže iznad granice do koje dopiru najveći morski valovi za vrijeme nevremena. Prema toj definiciji taj prostor obuhvaća najmanje šest metara računajući od jedne od navedenih crta. Drugi je preduvjet da ovo proširenje po svojoj prirodi ili namjeni služi u navedene svrhe. U vezi s tim postavlja se pitanje: Što će biti u slučaju da se pojas od šest metara računajući od navedene granice nalazi ispod granice do koje dopiru najveći morski valovi za vrijeme nevremena? Čini nam se da je i u ovom slučaju navedena definicija u svojim pojedinim dijelovima u kontradikciji. Mislimo da je trebalo reći da se granica morske obale proteže do granica navedenih u prvom dijelu definicije, a uz to, od navedene granice dodati pojas od najmanje šest metara pod uvjetom da on služi navedenim svrhama.

Međutim, i bez obzira na definiciju morske obale koju daje Zakonik trebalo bi, prema našem mišljenju, prihvatiti definiciju koju je dala sama priroda. Barem što se tiče prilika na našoj obali, priroda je ograničila morsku obalu na način da je stvorila pojas koji bi služio u definiciji navedenim svrhama.

Prema odredbi članka 161.,st.1. Zakonika "Za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade odgovara brodar ako ne dokaže da je šteta nastala zbog njegove krivnje". Zakonodavcu se ovdje potkrala jedna pogreška. Trebalo je reći "ako brodar ne dokaže da šteta nije nastala zbog njegove krivnje".

Iz citiranog mjesta slijedi da će brodar za navedene štete odgovarati po načelu pretpostavljene krivnje. U odnosu na raniji propis koji je načelo pretpostavljene krivnje brodar navodio samo u iznimnim slučajevima, cit. propis predstavlja nesumnjiv napredak. U ovom slučaju Zakonik je u odnosu na bivši Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi učinio korak natrag. Navedeni Zakon je u članku 127. propisivao da će brodar za navedene štete odgovarati

i ako je šteta prouzročena njegovom krivnjom i "krivnjom osoba za koje brodar odgovara". Notorno je da je krivnja isključivo osobni element. Nitko ne može biti kriv za djelo drugoga ako nije sam kriv. Od krivnje treba razlikovati odgovornost za djela drugoga. Netko može biti za ta djela odgovoran bez obzira na vlastitu krivnju.

Općepoznato je da se za djela drugoga može biti kriv samo u ovim slučajevima: to su *culpa in eligendo*, *vigilando*, *instruendo* i *inspiciendo*. Doslovnim tumačenjem cit.propisa slijedi da brodar za krivnju članova posade ne bi bio odgovoran ni kada je šteta prouzročena njegovom krivnjom ako mu se ne može pripisati jedna od navedenih krivnji. U praksi je to više nego rijedak slučaj. Premda je ovaj problem teoretski postojao i ranije, naklonost sudova je bila na strani oštećenika, odnosno njihovih nasljednika. Sudovi su, naime, stajali na stajalištu da brodar odgovara za djela člana posade svog broda.

Danas je situacija još gora. Prema članku 73.,st.1. Zakona o osnovnim pravima iz radnog odnosa "ako radnik pretrpi štetu na radu ili u vezi s radom organizacija odnosno poslodavac dužni su radniku nadoknaditi štetu po općim načelima o odgovornosti za štetu." Opći propisi o toj odgovornosti navedeni su u Zakonu o obveznim odnosima, prema kojima se, ako se ne radi o opasnoj djelatnosti ili opasnim stvarima, odgovara po načelu pretpostavljene krivnje.

Začudo ni Zakon o obveznim odnosima ne sadrži odredbu o odgovornosti poslodavca za štetu na radu ili u vezi s radom, posebno za smrt ili tjelesne, odnosno psihičke ozljede koje pretrpi njihov radnik. Prema tomu je nužno i za ove štete primijeniti opće načelo toga Zakona o odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje poslodavca, u ovom slučaju brodarara. Ovaj propust navedenoga Zakona je tim čudniji što se u članku 170. govori o odgovornosti za štetu koju radnik u radu ili u vezi s radom prouzroči trećoj osobi. Treće osobe nipošto ne mogu biti poslodavčevi radnici. Ne postoji odredba da poslodavac odgovara za djela svojih namještenika.

Mislimo da je Zakonik morao voditi više računa o ovom problemu i propisati da brodar za smrt ili tjelesne povrede odgovara i za krivnju svojih radnika, kao što je to učinio za daleko manje štete kao što su repatrijacija i gubitak osobnih stvari.

I pod pretpostavkom da je Zakon o obveznim odnosima riješio ovo pitanje postojao bi isti problem. Ako je, naime, zakonodavac na cit. mjestu članka 161.,st.1. naveo u kojim slučajevima brodar odgovara za navedene štete, znači da ne postoji praznina za čije bi ispunjenje trebalo posezati i za nekim drugim zakonima. Ovo je važno u slučaju da Zakon o radnim odnosima propiše da poslodavac odgovara za djela svojih radnika. Budući da se, kako je navedeno, ne radi o zakonskoj praznini, taj propis ne bi bio primjenjiv za članove posade koji se nalaze u radnom odnosu s brodarom. Da se prihvatila ranija odredba, ovaj bi se problem riješio sam po sebi, pod uvjetom da novi zakon o radnim odnosima propiše da poslodavac odgovara za rad svojih radnika, bez obzira na vlastitu krivnju. U članku 172.,st.1. Zakona o obveznim odnosima je, doduše, propisano da "pravna osoba odgovara za štetu koju njezin organ uzrokuje trećoj osobi u obavljanju ili u vezi s obavljanjem svojih funkcija". Taj se propis,

prema našem mišljenju, ne odnosi i na članove posade brodova jer oni nisu organ brodarka pravne osobe. Organ brodarka pravne osobe nije ni zapovjednik broda.

Kod ovog problema postavlja se i daljnje pitanje koje je danomice sve aktualnije. Mislimo na slučajeve kada brodar i član posade nisu u radnom odnosu. Pojavom jaht-klubova sve su češći ovi slučajevi. Onaj tko unajmi brod nije u ni u kakvom radnom odnosu s brodarkom. Ni sami vlasnici brodova fizičke osobe ne moraju biti u radnom odnosu s posadom svog broda.

Najčešći su ovakvi slučajevi kada vlasnik fizička osoba organizira turističko putovanje sa svojim prijateljima. Čini nam se da bi u ovakvim slučajevima brodar, odnosno brodovlasnik, zaista mogao odgovarati na temelju pretpostavljene krivnje bez snošenja rizika.

U novije vrijeme česti su slučajevi da brodar nije u radnom odnosu s članom posade broda kada brodar s nekom trećom osobom zaključi ugovor o managementu. To je još nepotpuno definirana vrsta ugovora na temelju kojeg brodovlasnik, koji ujedno može biti i brodar, zaključi ugovor s nekom osobom, managerom, kome prepusti u većoj ili manjoj mjeri brigu o održavanju broda da pritom, barem što se našeg Zakonika tiče, ne gubi svoje svojstvo brodarka. U najčešćim slučajevima takvih ugovora manager, između ostalog, preuzima brigu o tome da brod uvijek ima potreban broj kvalificirane posade. Članovi posade s managerom zaključuju ugovor o radu i s tim ugovorom brodovlasnik, odnosno brodar nemaju nikakve veze. Za obveze iz zaključenog radnog odnosa posada je upućena isključivo na managera. To se odnosi i na naknadu štete prouzročene smrću ili ozljedom.

U ovakvim i drugim navedenim i sličnim slučajevima kod kojih brodar nije u radnom odnosu s članom posade, primjenjuje se Zakon o obveznim odnosima. Iz toga slijedi da će se za navedene štete primijenjivati građansko pravo. Drugim riječima, za štetu će biti odgovorna osoba prema načelu pretpostavljene krivnje.

Ova odgovornost ne utječe na odgovornost brodovlasnika, koji će za odnosne štete odgovarati brodom prema propisima o privilegiranim tražbinama. Usput navodimo da nije dovoljna samo brodarkova krivnja, odnosno krivnja neke druge osobe. Osim te krivnje mora postojati uzročna veza između nje i štete. Npr. brodar je kao člana posade primio osobu bez propisane kvalifikacije. Za vrijeme straže na brodu, prilikom koje je ta osoba potpuno pravilno postupala u navigaciji, dođe do sudara isključivom krivnjom drugog broda i pritom nastrada jedan član posade prvog broda. Sva ova i slična pitanja mogla su se izbjeći jednim propisom u Zakoniku prema kojemu bi odgovarao brodar za krivnju osoba s kojima je on u radnom odnosu.

Kod brodarka pravnih osoba postavlja se još jedan problem, kojega kod fizičkih osoba nema. Postavlja se, naime, pitanje kada će se smatrati da je brodar kriv. To pitanje Zakonik po uzoru na prijašnje pravo opravdano nije riješio pa ga je ostavio na rješavanje sudskoj praksi.

Naša, kao i uglavnom sva međunarodna sudska, odnosno arbitražna praksa, stoji na stajalištu da je brodar pravna osoba kriva ako su za štetu krivi

njezini glavni namjerenici. Moramo, na žalost, priznati da ovaj način rješavanja problema nipošto nije siguran jer sudovima daje previše slobode.

Kada bi Zakonik propisao da brodar i bez vlastite krivnje odgovara za krivnju članova posade svoga broda, ovaj se problem ne bi uopće ni postavljao.

Ovaj se problem može promatrati i u okviru MOR- konvencije br.165. o socijalnom osiguranju pomoraca iz 1987. Ta Konvencija, između ostalog, sadrži propise o obvezi brodovlasnika prema svom pomorcu. "Prema njima brodar je dužan osigurati bolesnom pomorcu u slučaju bolesti, i iskrcaja zbog toga, a na teritoriju države koja nije pristupila ovoj Konvenciji, odgovarajuću zdravstvenu zaštitu, smještaj i hranu, repatrijaciju i zaradu i to sve do ozdravljenja, repatrijacije ili ponovnog ukrcaja na brod. Za bolesne pomorce iskrcane na teritoriju države koja nije pristupila Konvenciji predviđeno je da ostaje obveza brodaru u pogledu osiguranja zarade pomoraca, a za zdravstvenu zaštitu i ostalo Konvencija upućuje na zakonodavstvo države iskrcaja".¹ Kako iz cit. mjesta proizlazi Konvencija zaista obvezuje brodaru na naknadu navedenih šteta na temelju načela snošenja rizika (ostalo je otvoreno pitanje krivnje člana posade za pretrpjelu štetu). U tom pogledu Konvencija je stroža od Zakonika. Međutim, prema njoj je odgovornost brodaru vremenski ograničena. U tom pogledu je Zakonik korisniji za članove posade.

U najužoj vezi s postavljenim problemom je i problem osiguranja pomoraca. Zakonik u ovom pogledu nema nikakve odredbe pa problem treba riješiti primjenom supsidijarnih propisa. Nije ovdje mjesto da ulazimo u analiziranje odnosnih propisa, a niti smo za to kvalificirani. Dovoljno je istaknuti samo to da u našoj praksi nismo naišli na slučaj spora u kojemu bi se od brodaru zahtijevala naknada štete koju je pokrilo socijalno osiguranje. Ako bi se katkada i pojavio spor o tome, on bi se kretao u granicama dužnosti socijalnog osiguranja da odnosnu štetu naknadi. Iz toga se i bez posebnog analiziranja može izvesti zaključak da su štete koje pretrpi član posade, odnosno njegovi nasljednici, zbog smrti ili ozlijede člana posade često puta daleko veće od onih koje pokriva ili je dužno pokriti socijalno osiguranje. Inače da to nije slučaj takvih sporova ne bi uopće ni bilo.

Prema odredbi članka 161.,st.2. Zakonika "Za štetu iz stavka 1. ovoga članka nastalu od opasne stvari ili opasne djelatnosti brodar odgovara prema općim propisima o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti."

Premda se u prvi mah ova odredba čini suvišnom, jer bi se do nje moglo doći primjenom supsidijarnih pravnih vrela, ipak, prema našem mišljenju ima svoj puni sadržajni smisao. Iz nje direktno slijedi da brod kao takav, barem za njegovu posadu, nije opasna stvar. Jer da je to tako ne bi trebalo navoditi opasne stvari ili opasne djelatnosti na brodu.

Prema Zakonu o obveznim odnosima za štete se odgovara na temelju kauzaliteta. Slučajevi oslobođenja od odgovornosti navedeni su u članku 177.

¹ Mihovil Rismondo: "Nova konvencija međunarodne organizacije rada o socijalnom osiguranju pomoraca Jugoslavije", Usporedno pomorsko pravo, 122.-124., Zagreb 1989., str. 215.

toga Zakona. Oni su u opisnoj formi navedena viša sila i ako imalac stvari dokaže da je šteta nastala isključivo radnjom oštećenika ili treće osobe koju nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao izbjeći ili otkloniti.

Ne ulazeći u detaljniju analizu drugog slučaja oslobođenja od odgovornosti navodimo samo to da nam se posebno čini neprihvatljivo stajalište oslobođenja od odgovornosti radnjom treće osobe. Slično je i s radnjom oštećenika. Sve ovo je zamućeno zahtjevom da te radnje imalac stvari nije mogao predvidjeti. Promatrajuću ovaj problem općenito ne mogu se predvidjeti samo one stvari koje su u konkretnom slučaju nemoguće. Iz navedenih razloga smatramo da bi zakonodavac daleko bolje učinio da je propisao da za štetu prouzročenu opasnom stvari ili opasnom djelatnošću brodar ne odgovara ako je za štetu kriv član posade koji ju je pretrpio. Nadalje mislimo da nema nikakvog razloga oslobođenja od odgovornosti za štetu prouzročenu višom silom. Ako za odgovornost za te štete nije uopće relevantna krivnja imaoća stvari (u našem slučaju brodara), tada je svejedno iz kojih razloga je šteta nastala, uključivši i višu silu.

U st.3.,čl.161. Zakonika se kaže: "Za štetu iz stavka 1. ovog članka koju član posade broda pretrpi na radu ili u vezi s radom na brodu uslijed nepostojanja uvjeta za siguran rad, brodar odgovara ako ne dokaže da je član posade broda štetu uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom." Cit. propisom su ponajprije obuhvaćena zaštitna sredstva, koje je brodar po zakonu dužan članu posade staviti na raspolaganje. Čim su ta sredstva potrebna znači da je odnosna djelatnost opasna pa nije jasno iz koji se razloga navodi šteta iz st.1. ovoga članka, koji stavak s obzirom na stavak 2. ne tretira štete prouzročene opasnom stvari ili opasnom djelatnošću. I bez obzira na izneseno nije nam jasno iz kojih se razloga brod oslobađa odgovornosti samo u slučaju kvalificirane krivnje člana posade ako se takva krivnja ne traži za štete prouzročene opasnom stvari ili djelatnošću. Mislimo da iz navedenih razloga cit. stavak nije trebalo ni navoditi.

Prema st.4.,čl.161. "za suđenje u međusobnim sporovima između člana posade broda i brodara, kao i u međusobnim sporovima između zapovjednika broda i brodara stvarno su nadležni trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove." Potpuno je opravdano stajalište zakonodavca da se navode trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove. Unatoč tome mislimo da se navedenoj odredbi mogu postaviti dvije napomene.

Prva se odnosi na pitanje o kojim se sporovima radi. Budući da se spominju sporovi općenito, slijedi da su navedeni sudovi nadležni za sve sporove iz radnog odnosa, kao što su npr. oni u vezi s otkazom radnog odnosa i plaća. S druge strane, ako se ima u vidu činjenica da je cit. propis zadnji u članku koji govori o brodarevoj odgovornosti za štetu koju pretrpi član posade broda, slijedilo bi da su navedeni sudovi nadležni samo za ove sporove. Mislimo da je ovo uže tumačenje cit. mjesta opravdanije, ali ga je trebalo jasnije izraziti. Ukoliko je zakonodavac ipak mislio na sve sporove iz radnog odnosa, morao je navedeni propis unijeti u poseban članak zakona čime bi se ova nejasnoća otklonila.

Druga se napomena odnosi na zapovjednika broda. U stavcima članka 161. Zakonika zapovjednik se spominje samo u zadnjem. Iz toga se logično nameće zaključak da se st.1., 2. i 3. uopće na njega ne odnose, što zaista ne bi bilo opravdano. Nema nikakvog razloga da brodar za smrt ili tjelesne ozljede zapovjednika ne bi odgovarao drukčije nego što odgovara za druge članove posade broda.

Za odgovornost u vezi s čamcima Zakonik nema nikakve odredbe. Iz toga slijedi da će se kao supsidijarno pravno vrelo primijeniti Zakon o obveznim odnosima, s tim što će se morati uzeti u obzir zakonska obveza vlasnika čamca da osigura svoju odgovornost.

Dio V. Zakonika normira državnu pripadnost, identifikaciju, upis i brisanje broda. U čl.201. i 202. propisano je pod kojim se uvjetima brod mora, odnosno može, upisati u hrvatski upisnik brodova. Međutim, nigdje nije rečeno što sadržajno znači hrvatska državna pripadnost broda, drugim riječima, koje sve obveze i prava ima Republika Hrvatska prema brodovima upisanim u njene upisnike. Ovaj se problem pojavljuje i u međunarodnim odnosima. Konkretno, da li država čiju državnu pripadnost brod ima, mora odnosno ima pravo, nad njim obavljati nadzor nad upravnim, gospodarskim i tehničkim pitanjima.

U t.2.,čl.202. Zakonika navedeno je da se brod koji u cjelini pripada vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe može upisati u njezin upisnik brodova uz uvjet da Republika Hrvatska nad njim obavlja navedeni nadzor. Iz tog *argumento a contrario* slijedi da se u drugim slučajevima upisa takav nadzor ne traži. Zanimljivo je navesti da se takav nadzor ne traži za jahte stranih državljana ili osoba bez državljanstva koje se mogu upisati u hrvatski upisnik brodova pod uvjetom da jahta pretežno boravi u moru Republike Hrvatske. Čini nam se da je takvo stajalište u Zakoniku neopravdano.

Uzged navodimo da nam se čini neprimjerena formulacija koja navodi uvjet za upis da Republika Hrvatska nad brodom obavlja odnosni nadzor. Drugim riječima brod stječe državnu pripadnost Republike Hrvatske upisom u upisnik brodova. Do tog momenta nije uopće brod hrvatske državne pripadnosti pa nad njim Republika Hrvatska niti ne smije obavljati bilo kakav nadzor u navedenom smislu. Iz tog razloga mislimo da je trebalo propisati između ostalog da je upis dopušten uz uvjet da će Republika Hrvatska nad brodom nakon upisa obavljati navedeni nadzor.

Ako se radi o obveznom upisu pod koji potpadaju brodovi koji su u cjelini u vlasništvu fizičkih ili pravnih osoba državljana Republike Hrvatske s prebivalištem odnosno sjedištem u Republici Hrvatskoj, treba navesti da samo vlasništvo bez posebnog propisa ne obvezuje niti daje pravo državi da nad brodom obavlja navedeni nadzor. Da bi država to pravo, odnosno dužnost, imala to mora slijediti iz jednog propisa kojega u konkretnom slučaju nema. *Saedes materiae* za takav propis je upravo ovaj Zakonik. Ovo se ne odnosi samo na brodove. I prema drugim stvarima koje su u vlasništvu hrvatskih državljana, kao što su npr. građevine, automobili i zrakoplovi, država obavlja nadzor na temelju postojećih propisa. Odnosni nadzor se ne traži ni za brodove koji su "u cjelini ili dijelom u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe ili osobe bez državljanstva ili državljanina Republike Hrvatske s

prebivalištem u inozemstvu ako je brodar toga broda hrvatska fizička ili pravna osoba s prebivalištem, odnosno sjedištem u Republici Hrvatskoj, uz uvjet da se sa zahtjevom hrvatskog broдача za upis tog broda u upisnik brodova suglasi njegov vlasnik" (čl.202.,st.1.,t.1. Zakonika).

Iz navedene formulacije, prema kojoj se nadzor zahtijeva samo za neke brodove, slijedi da država za druge brodove ne bi uopće imala pravo nadzora.

Problem bi se, barem teoretski, mogao na ovaj način riješiti i bez pojedinačnih propisa, ako sam Zakonik ne navodi slučajeve kod kojih Republika Hrvatska ima odnosno pravo i dužnost. Opetujemo da iz toga slijedi *argumento a contrario* da u drugim slučajevima ne bi imala to pravo i dužnost.

U slučajevima upisa za koje se ne traži odnosni nadzor radilo bi se o upisu koji primjenjuju jeftine zastave. Takvo je stajalište teoretski moguće i za našu državu, ali je drugo pitanje da li bi ono pod aktuelnim prilikama bilo opravdano. Međutim, i bez obzira na to, neprihvatljivo je, kako to slijedi iz propisa Zakonika, razlikovanje između brodova za koje se traži i onih za koje se ne traži odnosni nadzor.

Ovaj bi se problem mogao nomotehnički najjednostavnije riješiti tako da se u članku 193. doda novi stavak koji bi glasio:

"Nad brodom hrvatske državne pripadnosti Republika Hrvatska ima pravo i dužnost obavljati nadzor nad upravnim, gospodarskim i tehničkim pitanjima".

U tom slučaju bi otpao propis članka 202.,st.1.,t.2. koji se odnosi na navedeni nadzor.

Što se tiče postupka za upis brodova redaktori konačnog teksta Zakonika smatrali su da su učinili, može se reći, revolucionarnu promjenu. Konkretno, dok se nadležnost prema dosadašnjim propisima koji su naslijeđeni od Kraljevine Jugoslavije, dijelila između lučkih kapetanija i sudova, zakonik čitavu nadležnost postupka za upisivanje brodova u upisnike daje lučkim kapetanijama, odnosno, preko njih, tijelima nadležnim za upravni postupak za rješenja koja su donešena u prvostupanjskom postupku. Tužba protiv rješenja drugostupanjskih tijela mora se podnijeti upravnim sudovima. To ide tako daleko da je u članku 299. propisano da "Sporazum stranaka o nadležnosti suda nema pravni učinak."

Taj je propis preuzet iz članka 271. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, ali je u Zakoniku sadržajno dobio sasvim drugo značenje. Dok je u ranijem zakonu propis o zabrani ugovora o prorogaciji bio klasično pravilo svih izvanparničnih postupaka, sada on ima daleko šire značenje. Od postupka potpuno elimira sudove i svu nadležnost predaje lučkim kapetanijama, odnosno njima nadređenim upravnim tijelima. Konkretno, prema ranijim propisima rješenje o prvom upisu brodova te o upisu u list B (vlasnički), list C (teretni), te rješenje o pripadnosti broda donosili su sudovi. Lučka kapetanija koja je vodila upisnik brodova donosila je rješenje o upisu, odnosnih podataka u list A (opisni). Prema odredbi čl.268. Zakonika sva navedena rješenja o upisu u upisnik brodova donose lučke kapetanije.

Namjera zakonodavca je u ovom pogledu bila sasvim opravdana i na mjestu. Podjela nadležnosti kod upisa brodova između sudova i lučkih kapetanija je nepotrebno zatezala i poskupljivala sam postupak.

Drugo je pitanje je li ta podvojenost nadležnosti sasvim postignuta. Mislimo da nije.

Jedno od osnovnih načela zemljišno knjižnog postupka, na kojem se zasniva postupak za upis brodova u upisnik, je tijelo nadležno za upis, ne ulazeći u ispitivanje opravdanosti pravnog naslova za upis. To tijelo za upis dobiva rješenja od nekog drugog, za to nadležnog, tijela.

I kod sudova se u ovom pogledu odvaja postupak upisa u zemljišne knjige od drugih vanparničnih i parničnih postupaka. Ako u vanparničnom postupku, uključujući i zemljišno knjižni, dođe do spora, sud će stranke uputiti da svoj spor riješe u parničnom postupku. U članku 297. Zakonika se kaže: "U upravnom postupku upisivanja u upisnik brodova, koji se provodi pred lučkom kapetanijom koja vodi upisnik brodova, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe Zakona o općem upravnom postupku, ako ovim Zakonom nije drugačije određeno." Nadalje se u članku 308.,st.1.,t.3. između ostalog navodi da će lučka kapetanija koja vodi upisnik brodova dopustiti upis u upisnik "kad je traženje prema sadržaju podnesenih isprava osnovano." To drugim riječima znači da lučka kapetanija, da bi dopustila upis, mora dobiti ispravu iz koje slijedi da je traženje upisa osnovano. Tu ispravu logički mora izdati neki drugo tijelo. Kad bi o opravdanosti pravnog naslova za upis odlučivala lučka kapetanija, ne bi bilo potrebno zahtijevati odnosnu ispravu. Ona bi to pitanje rješavala prema raspoloživim dokazima, kao što je to slučaj kod sudskih pa i u upravnim postupcima. U ovom slučaju situacija se u odnosu na prijašnje stanje nije ni najmanje promijenila. Koje će to biti tijelo ili fizička, odnosno pravna osoba, pitanje je konkretnog slučaja.

Da lučka kapetanija ne odlučuje o postojanju naslova za upis slijedi iz odredbe članka 310.,st.1. prema kojoj "Lučka kapetanija koja vodi upisnik brodova donosi rješenja o upisu u upisnik brodova na temelju izvornih isprava". Daljnje odredbe članka 310. odnose se na postupak kapetanije na koji će se način otkloniti neprilaganje izvorne isprave. Taj postupak je irelevantan za pitanje koje nas ovdje interesira.

Isprave na temelju kojih se provodi upis navedene su i na drugim mjestima Zakonika. Tako npr. u članku 321.,st.1.,t.2. koji se odnosi na upis tehničkih podataka za upis u list A. Nadalje u članku 332. govori se o vraćanju strankama izvornih isprava, odnosno ovjerenih prijepisa. U članku 333. za prvi upis u upisnik navodi se isprava kojom se dokazuje pravo vlasništva na brodu u gradnji. U članku 335.,st.1. Zakonik navodi da se, ukoliko ovim Zakonikom ili nekim drugim zakonom nije drugačije određeno, uknjižba može dopustiti samo na temelju javnih ili privatnih isprava na kojima je potpise osoba čije pravo treba ograničiti ili prenijeti na drugu osobu, ovjeralo tijelo nadležno za ovjeravanje potpisa. U članku 336. se govori o privatnim ispravama na temelju kojih se može dopustiti uknjižba. Članak 337. navodi koje su sve isprave na temelju kojih se dopušta upis uknjižbe. To su: 1. "isprave o pravnim poslovima koje je sastavio sud u granicama svojih ovlaštenja, ako sadrže podatke propisane

u članku 294. ovog Zakona" i 2. "isprave koje su u propisanom obliku izdali sudovi ili organi uprave u granicama svojih nadležnosti, kojima Zakon priznaje svojstvo sudske izvršne isprave ili na temelju kojih se prema posebnim propisima može obaviti upis u javne knjige."

I za predbilježbu se zahtijevaju isprave na temelju kojih je ona dopuštena. Općenito rečeno radi se o sudskim odlukama, te zahtjevima suda, tijelima uprave ili organizacije "u obavljanju poslova javnih ovlaštenja koja su joj zakonom povjerena, kad su oni po zakonu ovlašteni da po službenoj dužnosti odrede da se određene tražbine osiguraju hipotekom na brodu." (čl.342., t.3.).

I za zabilježbu je zauzeto isto stajalište. Prema odredbi članka 357.,st.2. Zakonika "Zabilježbu osobnih odnosa i brisanje takve zabilježbe određuje lučka kapetanija koja vodi upisnik brodova na temelju isprava kojima se dokazuju ti odnosi, a na prijedlog stranaka, njihovih zakonskih zastupnika ili nadležnih organa."

Kako hipoteka može biti i sudska, jasno je da ona može biti upisana samo na temelju sudske odluke.

I o postojanju pravnih temelja za ugovornu hipoteku potrebna je odnosna originalna isprava što slijedi iz odredaba članka 308.,t.1.,3. i 4. te čl.310. Zakonika.

Interesantno je navesti da sam Zakonik navodi nadležnost sudova za rješavanje odnosnih sporova. Tako se u članku 349. navodi: "Ako u vrijeme podnošenja prijedloga za predbilježbu već teče parnica o postojanju prava čija se predbilježba traži, pokretanje posebne parnice za opravdanje predbilježbe nije potrebno ako se, prema odredbama Zakona o parničnom postupku, u postojećoj parnici još može istaći i zahtjev za opravdanje predbilježbe." Izričito se navodi Zakon o parničnom postupku za čije provođenje su nadležni samo sudovi. Slična je situacija i u odredbi članka 350. Zakonika.

Iz gore navedenog slijedi da će lučke kapetanije, odnosno njihovo nadležno tijelo, biti nadležni za rješavanje ovih pitanja koja se direktno odnose na upisnik brodova. Ti su slučajevi navedeni u članku 308.,t.1., 2. i 4. Prema t.1. cit. članka lučka kapetanija će dopustiti upis "kad iz upisnika brodova u pogledu broda ili prava na brodu ne proizlazi nikakva smetnja traženom upisu, odnosno kod prijave ili prijedloga za prvi upis broda u upisnik brodova, ako je udovoljeno uvjetima iz članka 201. i 202. ovog Zakona".

Iz cit. odredaba slijedi da će lučka kapetanija u slučajevima koji ne udovoljavaju traženim uvjetima morati odbiti zahtjev za upis. Ta je odredba sasvim opravdana i na mjestu. Tako npr. ako iz priložene isprave slijedi da je kao vlasnik upisana osoba A, a zahtjev za upis u svoje ime podnosi osoba B, lučka kapetanija će morati taj zahtjev odbiti.

Prema t.2. tog članka Zakonika lučka kapetanija će dopustiti upis i "kad nema osnovane sumnje u to da je predlagatelj ovlašten da podnese prijedlog i da su sudionici na čija se prava upis odnosi sposobni raspolagati tim pravima".

Citirano mjesto sadrži u stvari dvije odredbe. Prava rečenica sadrži drugim riječima ono što je rečeno u t.1. Opetujemo isti primjer za t.1. Konkretno,

isprava koja služi kao temelj za upis sadrži samo postojanje tog naslova, ne ulazeći u to može li se taj naslov i upisati s obzirom na stanje u upisniku brodova. To može riješiti samo tijelo koje vodi taj upisnik.

Drugi dio cit.rečenice je, prema našem mišljenju, samo djelomično opravdan. Problem će se ograničavati u okviru postupka upisivanja kako iz upisnika slijedi. To slijedi iz odredbe t.l. ovoga članka. Tako, npr. ako je hipoteka osnovana na osobu A, a vlasnik broda je osoba B, jasno je da osoba A nije sposobna raspolagati pravom koje proizlazi iz odnosne isprave. Ovaj se zahtjev posebice odnosi na slučajeve fakultativnog upisa ako će lučka kapetanija morati ispitati ima li osoba kojoj je priznato pravo da bude brodar broda, koji ne potpada pod obavezni upis, odobrenje vlasnika za upis broda u hrvatski upisnik brodova.

Drugi zaključak odnosi se na opće ograničenje ili stvarne sposobnosti odnosne osobe. Za rješavanje tog pitanja tijelo koje vodi upisnik nema apsolutno nikakve ingerencije. Za to su nadležni isključivo sudovi.

Napokon se zahtijeva da "isprave imaju oblik koji se zahtijeva za dozvolu uknjižbe, predbilježbe ili zabilježbe." (t.4.).

Ova je odredba sasvim opravdana. Isprava koja sadrži pravni naslov za upis konstatira samo postojanje tog naslova, ne ulazeći u to hoće li ona poslužiti kao jedan od temelja upisa. O tom odlučuje organ koji vodi upisnik. Ono pak zahtijeva da isprava ima propisani oblik.

Iznimke postoje u slučajevima kada se u Zakoniku zahtijeva određeni oblik za postojanje odnosnog prava. U tim slučajevima bez odnosnog oblika nema ni naslova za upis broda. U Zakoniku se za postojanje prava zahtijeva samo pismeni oblik bez neke druge forme. U cit. mjestu se na to ne misli. Budući da se govori o ispravi, ima se u vidu poseban njezin oblik. Kako danas stvari može se raditi ili o sudskoj presudi rješanjem suda u vanparničnom postupku, ili notarijatskom aktu kada i ako za određene slučajeve taj akt bude propisan. Teoretski dolaze u obzir i javne isprave. Međutim, s obzirom na izmijenjene okolnosti ove, ranije vrlo važne, isprave danas jedva da će doći u praksi, barem što se tiče brodova. Glede forme problem se uopće neće ni postavljati jer da odnosna isprava nije napisana u propisanoj formi o njoj se uopće ne bi radilo. Do tada će biti dovoljna za upis svaka isprava koja sadrži naslov za upis broda ili sudska presuda, odnosno neka druga odluka koju je donio sud u vanparničnom postupku. Primjer za ovo drugo su sudske isprave o nasljeđivanju.

Mislimo da se iz svega navedenoga može izvesti osnovni zaključak da lučke kapetanije nisu nadležne rješavati pitanja postojanja pravnog naslova za upis broda u hrvatski upisnik. Osim navedenih razloga to slijedi i iz okolnosti da lučka kapetanija dobiva pravni naslov za upis, a ne da o njemu odlučuje. Ovo rješenje je potpuno opravdano. Donošenje odluke o postojanju tog naslova često puta može biti vrlo komplicirano. Ovamo prvenstveno dolaze slučajevi naslova brodarka za čije se rješavanje redovito zahtijeva veliko pravno znanje, posebno građanskoga i pomorskog prava, koje pravo se može zahtijevati samo od, za to, specijaliziranih sudova. Naprotiv, ako stvar u ovom pogledu nije

sporna, tada je situacija jasna. Lučka kapetanija postojanje naslova dobiva riješeno pa za donošenje rješenja o upisu broda nije potrebno nikakvo specijalno znanje.

Dok se o postojanju naslova za upis broda vodi spor, konačne odluke o tom naslovu nema. U tim slučajevima postoji mogućnost zaštite prava osobe kojoj će se priznati naslov za upis putem instituta predbilježbe.

Ukratko rečeno, urednici konačnog teksta Zakonika su smatrali da će se namjeravana svrha potpuno postići prebacivanjem postupka u vezi s upisom brodova na lučke kapetanije, ako se umjesto suda one navedu kao nadležne. Mislimo da to, iz gore navedenih razloga, srećom, nije uspjelo. Prihvaćena formulacija Zakonika riješila je stvar upravo onako kako po našem mišljenju treba. Nadležnost lučkim kapetanijama je dana u onim slučajevima postupka za koje one, ne samo da mogu, već i moraju, biti nadležne. Da se namjera urednika u ovom pogledu potpuno ostvarila, često bi se puta dolazilo do upravo apsurdnih rezultata. Kao primjer navodimo slučaj da netko zahtijeva upis broda u svoje ime na temelju rješenja suda kojim se priznaje nasljedno pravo nad odnosnim brodom. Prema intenciji urednika lučka kapetanija, kojoj je zahtjev za upis odnosnog broda postavljen, morala bi, bez obzira na postojanje pravomoćnog sudskog rješenja, sama ulaziti u ispitivanje prava naslijeđa za odnosni brod. Ne treba posebno ni isticati da je takva situacija više nego apsurdna. Uzgred napominjemo da ovom podjelom nadležnosti postupak upisivanja u praksi nije ni poskupio, a niti se produžio. Iz iskustva nam je poznato da su sudski sporovi o ovim pitanjima vrlo rijetki jer se uglavnom sve rješava na temelju ugovora stranaka. Napominjemo da ima slučajeva naslova upisa s kojima pomorsko pravo nema nikakve veze. Klasični primjer za to je pitanje nasljeđivanja broda, za čije rješavanje lučke kapetanije nisu ni najmanje osposobljene, a niti nadležne.

Dajemo jednu napomenu za koju smo, priznajemo, sami krivi. Radi se o sljedećem. Prema odredbi članka 283.,st.1. Zakonika, koji govori o ustupanju prvenstva upisanih prava, u praksi redovito hipoteke, kaže se: "Ako se ustupanje prvenstva obavlja između prava koja nisu upisana neposredno jedno iza drugoga, bez pristanka ovlaštenika čija su prava upisana između njih, pravo koje stupa naprijed stjeće red prvenstva prava koje stupa nazad samo u opsegu i sadržaju tog prava". Ta je odredba sasvim u redu i na mjestu, a slijedi iz okolnosti da promjenom redoslijeda realizacija upisanih prava ne može ići na štetu trećih osoba.

Odredbe st.2. i 3. nisu relevantne za pitanje koje nas ovdje interesira.

Unatoč tomu u članku 284. Zakonika navodi se: "Pravo koje stupa nazad ima i na svojem prvotnom mjestu prednost nad pravom koje stupa naprijed, ako nije drugačije ugovoreno između hipotekarnih vjerovnika koji mijenjaju mjesta." Našu krivnju vidimo u tomu što smo predložili jednu malu izmjenu cit. članka, a trebalo je predložiti njegovo potpuno brisanje.

Citirani članak je u kontradikciji s navedenim st.1.,čl.283. Dok iz st.1.,čl.283. slijedi da se kod realizacije premještenih prava uzima u obzir samo premješteni red bez oštećenja prava trećih čija su prava upisana u upisnik, iz čl.284.

slijedi da se realiziraju prava prema redoslijedu koji je postojao prije primjene reda prvenstva. Iznimku od tog predstavljaju slučajevi kad je u tom pogledu drugačije ugovoreno. U vezi s tim pojavljuje se pitanje na koji se ugovor misli. Prema prirodi same stvari, čim su zainteresiranci zaključili ugovor o promjeni reda prvenstva, samim tim su ugovorili kojim redom će se realizirati odnosno pravo, pa je zaista nejasno koji se još ugovor u tom pogledu traži.

Zakonik u glavi V. koja normira izvanugovornu odgovornost vlasnika broda i broдача u članku 836., st. 1. i 4. govori o odgovornosti navedenih osoba za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba koje prouzroči brod, ako je ta šteta nastala u područjima u kojima je zabranjena plovidba čamcima uopće ili samo pojedina vrsta plovidbe. U ovim slučajevima navedene osobe odgovaraju "ako se ne dokaže da je oštećenik prouzročio štetu svojom namjerom ili grubom nepažnjom." Čini nam se da se u ovim slučajevima radi o školskom primjeru podijeljene krivnje. Oštećenik je kriv što je namjerno ili grubom nepažnjom prouzročio štetu, a broдар, odnosno druga odgovorna osoba je kriva što je plovila na području u kojem je plovidba zabranjena uopće ili na način koji na koji je ta osoba plovila. Iz ovog razloga mislimo da je, na temelju načela zajedničke krivnje, trebalo propisati da navedeni slučajevi ne isključuju i odgovornost brodovlasnika, broдача ili druge inače odgovorne osobe. Pod ovom pretpostavkom sud bi po svojoj slobodnoj ocjeni prosuđivao omjer krivnje štetnika i oštećenika.

U okviru prijelaznih propisa Zakonik taksativno navodi koja ovlaštenja za donošenje podzakonskih propisa imaju Vlada Republike Hrvatske i ministar u ministarstvu nadležnom za pomorstvo. Takvom formulacijom je krug ovlaštenja potpuno zatvoren. Iz toga slijedi da bi za donošenje bilo kojeg drugog normativnog akta bio potreban zakon koji bi Vladu ili ministra ovlastio da ga donese. I bez posebnog obrazlaganja ovakvo rješenje je neopravdano. Tako bi npr. za donošenje jednog pravilnika, kojeg bi donio ministar, bio potreban zakon koji bi ga ovlastio da odnosni pravilnik donese. Nikada se ne može znati koji će se sve propisi morati donositi. Zakonodavac bi, mislimo, kudikamo bolje postupio da je jednom primjerenom formulacijom u posebnom članku Zakonika otvorio mogućnost Vladi i ministru da bez posebnog zakona donose odgovarajuće normativne akte. To mu je po Ustavu bilo moguće. Inače se prema usvojenim formulacijama normativna djelatnost na ovom području nepotrebno oteže i komplicira.

U ovom napisu naveli smo, uglavnom telegrafskim stilom, neke napomene na Pomorski zakonik koje su nam se učinile posebno važne. Sigurno je da postoje i druga rješenja na koje se mogu postaviti napomene. Što se nas tiče mi smo odnosne napomene unijeli u dobroj namjeri da bi mogle poslužiti u nekom budućem radu na našem pomorskom zakonodavstvu.

Summary

REMARKS ON THE MARITIME CODE

In comparison to the previous regulations, the Croatian Maritime Code represents an improvement in development of the Maritime Law. Such a big normative act necessarily implies solutions that are not acceptable for all. The author makes several remarks on regulations which he does not take as the most favourable solutions. The most prominent remarks are those concerning some of the Code definitions, the maritime good, definitions of the coast, the state to which ships belong, the entering of ships into the Croatian Ship's Register, operator's liability for death and injuries of the crew members and some of the temporary provisions.