

POMORSKI ZAKONIK - ZNAČAJNI ZAKONODAVNI POTHVAT UZ PONEKU ZAMJERKU I DVOJBU

Prof.dr. Ivo Grabovac
Pravni fakultet
u Splitu

UDK 347.79
Stručni rad
Primljeno: lipnja 1994

Bez obzira na to što je Pomorski zakonik Republike Hrvatske vrlo uspješna kodifikacija, autor zamjećuje neke propuste u tekstu koji su katkada i rezultat tehničke pogreške, ali svakako mogu izazvati razne dvojbe o pravnom dosegu. U radu se izdvaja odgovornost brodarica, zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade, naglašavaju se neki lapsusi u području općeg ograničenja odgovornosti brodarica, odgovornosti brodarica za štete na stvarima i za zakašnjenje, te se upozorava na jedan propust u uporabi izraza u jednom od razloga za oslobođenje od odgovornosti brodovalasnika u slučaju onečišćenja od broda izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret.

UVOD

Pravno, gospodarsko i političko značenje Pomorskog zakonika Republike Hrvatske je nesumnjivo. To je prvi cjeloviti i sustavni pomorski zakonodavni zbornik, pravi hrvatski *corpus iuris maritimi*. Pomorski zakonik je vrijedan zakonodavni pothvat, jer je poglavito na temeljima dosadašnjeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi i drugih ranijih propisa vodio računa i o suvremenoj domaćoj i inozemnoj poslovnoj i sudskoj praksi, a osobito o odgovarajućim međunarodnim konvencijama koje su zadovoljavale unifikacijske težnje. Riječ je o prvom zakonodavnom aktu u Republici Hrvatskoj pod nazivom **z a k o n i k**. U stranoj terminologiji naziv "zakonik" (*codex, code, codice, codigo, Gesetzbuch*) rabi se za značajne zakonodavne akte što na cjelovit i sustavan način uređuju odnose u pojedinoj grani prava.

Zakonik je u pravilu s uspjehom riješio teške zadaće pravne i jezične prilagodbe konvencijskih rješenja (s katkada osebnim angloameričkim ustanovama i izričajima) u naše pravo. Kao primjer takvih prihvatljivih solucija je uporaba sintagme pooštrene kvalificirane krivnje "iz krajnje nepažnje, znajući da će šteta vjerojatno nastupiti". U usporedbi s konvencijskim izvornicima,

riječ je samo o razlici u izreci koja je primjerenija našem pravnom izražavanju, bez namjere mijenjanja smisla. Isto to vrijedi i za provjereni ustroj s jedinicom tereta za ograničenje odgovornosti, a dosljedno prihvaćanje Haško/Visbyjskih pravila opravdava još i alternativu s kilogramom bruto mase (što je tehnički ispravnije od zakonske riječi "težina") oštećenog, manjkajućeg ili izgubljenog tereta, a s tim da se primjenjuje iznos koji je viši. Računanje naknade u posebnim pravima vučenja bilo je upravo nužno.

Uz opravdanu cjelovitu recepciju poznatih konvencija (npr. Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976.), Zakonik je prihvaćao i združena rješenja kronološki različitih konvencijskih tekstova u istom području. Primjerice spominjem uspješnu sintezu tradicionalnih načela o spašavanju i novih rješenja iz Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989. Također nisu zanemarena ni suvremena rješenja iz Protokola o izmjenama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem, 1984., iako je temeljni međunarodnopravni izvor za naše pravo bila takva Konvencija iz 1969. godine.

Pomorski zakonik je otvoren za buduće prihvaćanje suvremenih konvencija kada se ocijeni da je ostvaren unifikacijski cilj (usp. npr. Međunarodnu konvenciju o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1993.).

OPĆE NAPOMENE O PROPUSTIMA

Zamjećuju se u tekstu Pomorskog zakonika i neki *propusti*, što je razumljivo kada se ima na umu koliko su složeni pravni odnosi uređeni tim zakonodavnim aktom. Kratko ću naznačiti neke nedostatke koje sam zamijetio. Neke su zamjerke i tiskarske pogreške, odnosno tipični *lapsus calami*, a neke mogu izazvati i dvojbe zbog nedosljednosti u uređenju odnosa. Napominjem da u svojoj raščlambi nisam obuhvatio dijelove Zakonika koji se odnose na postupovne propise.

Ako se složimo da su posrijedi propusti, ubuduće neće biti teškoća odgovarajućim zakonskim zahvatom dobiti željeni rezultat.

ODGOVORNOST BRODARA ZBOG TJELESNE OZLJEDE ILI SMRTI ČLANA POSADE

U članku 161. propisuje se odgovornost broдача zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade. U stavku 1. doslovce se kaže: "Za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade broда odgovara broдар ako ne dokaže da je šteta nastala zbog njegove krivnje." Bjelodano se htjelo u načelu propisati odgovornost na temelju *pretpostavljene krivnje*, kako bi se u dvije preostale predviđene situacije nametnula broдарu stroga *kauzalna odgovornost* (osobito u st.3.). Ovakav pravni sastavak je dobro zamišljen te ima puno opravdanje, poglavito u zaštiti članova posade, ali je stavak 1. sasvim pravno nelogičan, odnosno nerazumljiv. Razlog nesporazuma je u činjenici da je trebalo u tekstu umjesto riječi "zbog" rabiti riječ "b e z" ili, mislim, još bolje umjesto "je" unijeti "n i j e" pa bi svrhovitost i jasnoća bila postignuta. Dakle, stavak 1. članka 161. trebao bi glasiti: "Za štetu nastalu zbog tjelesne

ozljede ili smrti člana posade broda odgovara brodar ako ne dokaže da šteta n i j e nastala zbog njegove krivnje".

Doduše, vjerujem da bi sud i tekst kakav je objavljen potumačio u smislu pretpostavljene krivnje, ali da pogreška ipak nije pravno bezazlena dokazuju "zbunjenost" i proturječne tvrdnje u jednom prikazu na stranicama "Informatora".¹

OPĆE OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODARA

U članku 410., stavka 1., u poglavlju o općem ograničenju odgovornosti broдача, brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je "šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je brodar učinio, bilo u namjeri da prouzrokuje štetu, bilo iz krajnje nepažnje, znajući da će šteta vjerojatno nastupiti". U izvornom tekstu na engleskom i francuskom jeziku Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (1976.) koja je služila kao uzor našem Zakoniku (pa se stoga očekuje i dosljedan slijed konvencijskih odredaba) rabi se izričaj "...loss resulted from his personal act or omission" ("... dommage résulte de son fait ou de son omission personnels"), a to bi bila "o s o b n a k r i v n j a", "osobna radnja ili propust" i sl. U spomenutom članku nema tog izraza, pa se može zaključiti da se ograničenje gubi i za takva djela zapovjednika broda, drugih članova posade i ostalih osoba koje rade za broдача, što nije bila svrha nadležne Konvencije. Isti se problem pojavljuje i u članku 842.,stavku 3. (ovdje se ograničenje odnosi na vlasnika broda), iako Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljima (naftom), 1969. u čl. V.,st.2. izrijekom spominje osobnu krivnju vlasnika ("actual fault or privity of the owner"), odnosno Protokol o izmjenama te Konvencije iz 1984." personal act or omission". Usput spominjem da se izričaj "osobna krivnja" pravilno i shvatljivo uporebljuje u Pomorskom zakoniku u čl.857.,st.2. po uzoru na Konvenciju o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova, 1962.

Kada smo već kod općeg ograničenja odgovornosti broдача, obratimo pozornost i na čl.409.,st.1b (ograničenje odgovornosti se ne primjenjuje, inter alia, i na tražbine zbog šteta predviđenih odredbama Glave V., Dijela IX. Zakonika). To bi značilo da se ne primjenjuje na sve slučajeve odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede (čl.836.), druge odgovornosti za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša (čl.837.-938.), te na odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret (čl.839.-849.). Izdvojeno ograničenje odgovornosti za štetne posljedice onečišćenja teretom nafte je razumljivo, jer postoje posebne konvencijske i prema tomu domaće odredbe. U ostalim slučajevima odgovornosti iz Glave V., Dijela IX. ne bi bilo moguće ograničiti

¹ Nikola Knežević u radu "Ravnopravni elementi u Pomorskom zakoniku" ističe da za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade broda odgovara brodar ako ne dokaže da je šteta nastala zbog krivnje samog člana posade. Iz ove konstatacije zaključuje da je posrijedi presumirana krivnja, iako bi se tumačenjem pisanog teksta radilo o pooštrenoj objektivnoj odgovornosti što bi, naravno, bilo pogrešno u odnosu na željeni cilj članka 161. stavka 1. (v. list "Informator", Zagreb, broj 4195 od 21. svibnja 1994., str. 6.).

odgovornost! Je li to bila namjera zakonodavca? Mislimo da je riječ o *propustu* koji bi trebalo ispraviti.

ODGOVORNOST BRODARA ZA ŠTETE NA STVARIMA I ZA ZAKAŠNJENJE

U čl.565.,st.1.,toč.6., u sklopu primjene ustanove iznimnih slučajeva, spominje se skretanje broda "u slučajevima iz toč.1. ovoga stavka ili zbog drugih opravdanih razloga". Ako se pogleda točka 1. (viša sila, pomorske nezgode itd.) očito je da takvo pozivanje nema smisla. Stoga je trebalo odredbe toč.6. *vezati* uz toč.5. istoga članaka (spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi i imovine na moru).

U čl.565.,st.1.,toč.9. rabi se sintagma "dužna pažnja" (na koju se brodar može pozivati da bi se oslobodio od odgovornosti). U člancima 561. i 564. govori se o "pažnji urednog brodara" (u svakom slučaju bilo bi bolje umjesto "pažnje" reći "pozornost"). Bjelodano je da nema razlike u pravnom doseg i smislu. Dosljednosti radi trebalo bi ipak u Zakoniku rabiti isti izričaj. D u ž n a p a ž n j a (zapravo pozornost, due diligence) osebujan je izraz u pomorskom unifikacijskom zakonodavstvu, "znak raspoznavanja" u pomorskoj pravnoj terminologiji, pa bi ga, mislim, trebalo preferirati.²

Zadržimo se, dalje, na članku 584. koji dopušta slobodu ugovaranja (dispozitivnost) u četiri slučaja. Nakon opće tvrdnje o relativnoj kogentnosti odredaba Pomorskog zakonika o odgovornosti brodara, u st.2. spominju se dva slučaja, gdje se odgovornost brodara može ugovorom mijenjati u njegovu korist. Međutim, u st.3., nešto drukčijim izričajem, ali u istom smislu, spominju se još dva slučaja. Odmah se nameće pravnotehnička dvojba: nije li bilo prikladnije, primjerenije pod istim stavkom navesti sva četiri slučaja, a ne ih nepotrebno razdvajati u dva dijela. Odgovor se može naći ako se uspoređi čl.576. ranijega Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, koji je zapravo, osim u 3.stavku ispuštenoga izraza pomorskoga broda (jer više nije nužno spominjati pomorski brod), u svom sadržaju doslovno prihvatio Pomorski zakonik. U ranijem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi čl.576. glasio je tako jer je uređivao i odnose u unutrašnjoj plovidbi. Naravno, u Pomorskom zakoniku nema odredaba o unutrašnjoj plovidbi, s mogućim različitostima u regulaciji, pa se stoga u ponavljanju sadržaja spornog članka i očitovala ta *nezgrapnost* u izražavanju.

BILJEŠKA O JOŠ PONEKOM PROPUSTU

U članku 50.,st.1. u poglavlju o pomorskom dobru, govori se o pojasu koji je širok šest metara od crte koja je vodoravno udaljena "od crte srednjih viših visokih voda" (pomalo neobična jezična konstrukcija jednoga tehničkog pojma!). Kad se rabi već taj tehnički izraz, trebalo bi tu crtu, osim navođenja da je utvrđuje Državni hidrometeorološki zavod, *precizno protumačiti* u posebnoj

² Poblježe Ivo Grabovac, Pojam dužne pažnje ("due diligence") u prijevozu stvari morem, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br.100., Zagreb 1983., str.103.-113.

točki članka 5., koji inače određuje značenje niza pojmova iz Zakonika, pa i crte srednje niske vode (t.34.) i crte srednje visoke vode (t.35.).

U članku 840., stavku 1c, u okviru odredaba o odgovornosti za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret, osim ostala dva slučaja predviđa se i osobođenje od odgovornosti vlasnika broda ako dokaže da izlivanje, odnosno izbacivanje, ulja (nafte) u potpunosti proistječe "iz krajnje nepažnje ili druge štetne radnje bilo koje države..." U Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem, 1969. (na kojoj se naš Zakonik temelji) rabi se izričaj "the negligence or other wrongful act" ("nemarnost ili druga štetna radnja", usp.čl.III.,st.2.c). Bivši Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (u čl.840.,st.1.,toč.3.) služi se riječima "radnja ili propust". Bjelodano je da se htjelo da se vlasnik broda može osloboditi odgovornosti za svako štetno ponašanje ovlaštenog organa (objektivno obilježje). Formulacija iz čl.840.,st.1c Pomorskog zakonika izaziva zabunu zbog toga što se spominje i krajnja nepažnja (a što je s lakom nepažnjom!?). Stoga bi najbolje bilo vratiti prihvatljiv izričaj iz bivšeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("i s k l j u č i v o m r a d n j o m i l i p r o p u s t o m o r g a n a...").

Spomenimo samo još jednu očito tiskarsku pogrešku (iz poglavlja ugovora o gradnji broda). Naime, u članku 457., stavku 5. umjesto "izradio" treba biti "izradio" (riječ je o projektu).

UMJESTO ZAKLJUČKA

Pomorski zakonik, kako je istaknuto, sustavno uređuje pravne odnose što nastaju u području pomorske plovidbene djelatnosti. To ne znači, međutim, da su njime regulirani svi odnosi što se u praksi mogu pojaviti u svezi s morem, brodovima i plovidbom morem. Stoga će se na sve ostale pravne odnose koji nisu uređeni Pomorskim zakonikom, a nastavljaju se na pravne odnose u svezi s plovidbom morem, primjenjivati podredno odgovarajući upravnopravni, imovinskopravni i procesnopravni propisi, te osobito pomorski običaji u okviru pomorskoga imovinskog prava. Također, predstoji i donošenje niza podzakonskih dopunskih i provedbenih propisa.

Upozoravanje na pogreške koje su se potkrale u tekstu Pomorskog zakonika nema poglavito za cilj promjenu smisla normi, nego jasnije i cjelovitije postignuće upravo zamišljene regulacije, uređenje željenoga pravnoga odnosa bez dvojbi i nejasnoća. Prvom prigodom koja se pruži za izmjenama ili dopunama Zakonika (a rasprava o koncepciji pomorskog dobra tek predstoji) preporuča se da se otklone i propusti iskazani u ovom radu, kako bi za Republiku Hrvatsku značajni zakonodavni akt bio još kvalitetniji i prikladniji u pravnoj praksi.

Summary

MARITIME CODE - SIGNIFICANT ACT WITH SOME REPROACH AND DILEMMA

Although the Croatian Maritime Code is a very successful codification, the author perceives certain mistakes in the text which are sometimes the result of technical omissions (lapsus calami), yet may undoubtedly cause various dilemmas of legal scope.

This paper points out the problem of the operator's liability for damages arising from death or personal injuries of a member of the crew. It also emphasizes lapsuses in the field of the general limitation of the operator's liability, liability both for damages caused to the goods and for delays. It warns against the use of one of the terms of the non-liability cause for oil pollution damage outside the ship carrying oil.