

## PREDLOG NOVELA ZAKONA O POMORSKOJ I UNUTRAŠNJOJ PLOVIDBI

Miloje Todorić  
načelnik Službe za  
pravne poslove pomorskog i rečnog  
saobraćaja u Saveznom komitetu  
za saobraćaj i veze u m.

UDK 347.79:656.6  
stručni rad  
Primljeno (received):  
travanj 1991.

*Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (ZPUP) koji je stupio na snagu dana 01. 01. 1978. godine, noveliran je 1982., 1985., 1989. i 1990. godine. Bez obzira na broj novela osnovnog teksta zakona, može se konstatirati da se ipak radi o trajnijem, stabilnijem zakonskom tekstu jer je veći zahvat izvršen samo novelama iz 1985. godine. Ostale novele su nastale skoro isključivo u cilju nomotehničkog i drugog dotjerivanja teksta, promjena iznosa novčanih kazni i sl., iz poznatih razloga.*

*U ovom radu se iznosi prijedlog izmjena i dopuna ZPUP<sup>1</sup> u svrhu usaglašavanja zakona s ostalim novodonijetim saveznim zakonima, sa preuzetim međunarodnim obavezama nastalim poslije ratifikacije nekih pomorsko-brodarskih konvencija, otklanjanja uočenih nedostataka i praznina zakonskog teksta, osobito u dijelu, koji se odnosi na uređivanje osnova sigurnosti plovidbe, zaštite morskog okoliša, odgovornosti pomorskih i riječnih brodara, itd. Kako se očekuje ratifikacija Haško-Visbijskih pravila od strane SFRJ — to je također dat prijedlog o novom temelju ograničenja brodarove odgovornosti.*

### I. TEMELJI SIGURNE PLOVIDBE

Predlaže se uvođenje novog izraza, koji se upotrebljava u ZPUP (član 6.), izraza — definicije »pomorski tanker« — s obzirom na to, da je Jugoslavija ratificirala Međunarodnu konvenciju o zaštiti mora od zagađivanja s brodova (»MARPOL« — Konvencija sa svim njezinim priložima i protokolima), kojom se na poseban način uređuju pitanja u vezi s pomorskim brodovima tipa tankera, tj. brodova koji prevoze terete u tekućem stanju.

<sup>1</sup> O potrebi izmjena i dopuna Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi najviše je ukazivao prof. V. Filipović (Pogledati »Kritika novele Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi«, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja«, br. 107—108/1986, et seq.).

Našim ZPUP treba također na poseban način urediti neke odnose u vezi s tim tipom broda — u vezi s ustanovljavanjem, odnosno izdavanjem određenih brodskih isprava i knjiga, te odnose u vezi s javno-pravnom, odnosno imovinsko-pravnom odgovornošću ovih brodova, njihovih brodarka, vlasnika i sl. To je potrebno učiniti i zbog toga, jer se očekuje ratificiranje određenih rezolucija Međunarodne pomorske organizacije (IMO-London) u vezi s posebnim tipovima tankera (na pr. tankera za prijevoz plinova pretvorenih u tekućinu — »Liquified Gass Carrier«, i sl.). Budući da se u međunarodnim konvencijama uvijek upotrebljava izraz »pomorski tanker« i u naš se zakon, u kojem se upotrebljava samo izraz »tanker unutrašnje plovidbe«, mora taj izraz uvesti.

Predlaže se dopuna člana 29. ZPUP. Naime, oštećeni, nasukani ili popljeni plovni objekti, koji ometaju ili ugrožavaju sigurnost plovidbe ili znače opasnost (ozbiljnu i neposrednu opasnost — »grave and imminent danger«) od zagađivanja, moraju se ukloniti s plovnog puta. To se mora učiniti i kad ti objekti ometaju ili ugrožavaju istraživanje mora ili iskorištavanje prirodnih bogatstava obalnog mora ili unutrašnjih voda, u dijelu tog mora, odnosno voda s plovnih putova, na kojima važi međunarodni ili međudržavni režim plovidbe. Navedeni prijedlog o dopuni zakona proizilazi iz odgovarajućih odredaba Konvencije o pravu mora (član 245. Konvencije), koji je Jugoslavija ratificirala (»Službeni list SFRJ«, br. 1/86 — Međunarodni ugovori). Republičkim zakonima (na pr. Zakonom o sigurnosti plovidbe na moru Republike Hrvatske) takođe se uređuje materija u vezi s vođenjem (uklanjanjem) potonulih stvari koje ometaju ili ugrožavaju sigurnost plovidbe ili znače opasnost od zagađivanja, te stvari koje predstavljaju ili mogu prouzročiti smetnje pri služenju prirodnim bogatstvima obalnog mora. Stoga nema potrebe da savezni zakon sadrži odredbu o obvezi uklanjanja stvari, koje ometaju istraživanje mora ili iskorištavanje prirodnih bogatstava obalnog mora, no odredbu o uklanjanju stvari nemaju zakoni svih pomorskih republika. Ta se dopuna saveznog zakona odnosi na uklanjanje stvari iz jednog dijela obalnog mora Jugoslavije, tj. sa plovnih puteva, na kojima je na snazi međunarodni režim plovidbe — a uređivanje pitanja, koja se odnose na plovne puteve, gdje je na snazi međunarodni režim plovidbe, u nadležnosti je Federacije (član 281. stav 1. točka 11. Ustava SFRJ).

U članu 67. ZPUP taksativno su navedene sve brodske isprave i knjige, koje su morale biti sastavljene na jednom od jezika naroda Jugoslavije, te na engleskom, odnosno francuskom ili ruskom jeziku — ovisno o obvezi preuzetog ratifikacijom određenih pomorsko-brodarskih konvencija. Radi čestih izmjena i dopuna ovih međunarodnih konvencija (donošenje amandmana, rezolucija IMO-a, i sl.), u dijelu koji se odnosi na naziv ili sadržaj brodskih isprava i knjiga, odredba člana 67. pokazala se nepraktičnom obzirom na to, da su promjene naziva knjiga i isprava zahtijevale izmjene u našem zakonu. Predlaže se kao sasvim dostatno rješenje, da se zakonom propiše obveza — načelo o sastavljanju brodskih knjiga i isprava (naziv, sadržaj) na jednom od jezika naroda Jugoslavije i na odgovarajućim stranim jezicima, u skladu s odredbama međunarodnih konvencija, a i na zahtjev zainteresiranog brodovlasnika (domaćeg ili stranoga), kojem je zbog pravno-komercijalnih razloga potrebna isprava sastavljena na više jezika.

Članom 68. ZPUP propisana je obveza, da brodske isprave i knjige na brodu moraju postojati. Međutim, nije izričito propisana obveza o njihovu urednom vođenju (na pr. obveza unošenja podataka o događajima na brodu, posebno o utrošku pogonskog goriva, maziva, ulja i sl.), tj. unošenja podataka, koji su bitni pri obavljanju inspeksijskog ili drugog nadzora i kontrole. U najvećem broju slučajeva riječ je o neurednom vođenju »knjige ulja« (utrošak goriva, ispuštanje ostataka ulja u more, i sl.), koja služi kao jedan od dokaza o učinjenom ili neučinjenom zagađivanju mora, tj. o utvrđivanju povrede propisa o zaštiti okoline (prekršaji pomorske plovidbe ili plovidbe unutrašnjim plovnicama). Predlaže se dopuna člana 68. stav 1. ZPUP u smislu, da se utvrdi obveza urednog vođenja brodskih knjiga i isprava i, s tim u vezi, potpuniji opis prekršaja iz člana 1031. točke 5. ZPUP (tj. da će se novčanom kaznom kazniti odgovorna osoba na brodu koja, uz ostalo, neuredno vodi brodske isprave ili knjige).

Dosadašnja primjena člana 76. ZPUP ukazala je da nije potrebno postojanje, odnosno izdavanje Privremene svjedodžbe o sposobnosti pomorskog broda za plovidbu u užim ili širim granicama plovidbe (granice ili kategorije plovidbe su područja mora, na kojima brod smije ploviti: — »Naredba o kategorijama plovidbe pomorskih brodova«, »Službeni list SFRJ«, br. 59/78). Naime, pomorski brod sa svjedodžbom o sposobnosti za plovidbu iz člana 74. točka 8. ZPUP u širim granicama plovidbe može, sasvim logično ploviti i u užim granicama, a takvom brodu će se izdavati svjedodžba o sposobnosti za plovidbu s ograničenim rokom važnosti, tj. taj će rok sam određivati privremenost svjedodžbe. Dakle, umjesto privremenih svjedodžbi o sposobnosti može se izdavati svjedodžba o sposobnosti za plovidbu s ograničenim rokom važnosti.

Međunarodnom konvencijom o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS 1974/1978) utvrđeni su rokovi produženja važnosti određenih svjedodžbi broda — najviše za pet mjeseci. Amandmanima na navedenu konvenciju, rok produženja važenja svjedodžbe o sposobnosti broda za plovidbu takođe je utvrđen na pet mjeseci — pa se predlaže dopuna člana 83. stav 5. ZPUP. Jugoslavenski registar brodova, koji izdaje ovu svjedodžbu, već je u svojim tehničkim pravilima propisao navedeni rok, odnosno izdaje isprave s navedenom klauzulom.

Rezolucijama IMO-a promijenjen je SOLAS i u dijelu, koji se odnosi na isprave brodova za prijevoz sipkoga, hlađenoga i opasnog tereta, pa naš ZPUP treba sadržavati odredbe o obliku, sadržaju, načinu izdavanja i rokovima važenja isprava, kojima se dokazuje sposobnost brodova za prijevoz ovih tereta.

ZPUP je propisao oblike i rokove pregleda brodova (osnovni, redovni, kontrolni i izvanredni), te način izdavanja određenih brodskih isprava i knjiga. Opseg i način obavljanja tehničkog nadzora nad brodovima, te rokovi obavljanja redovnih i kontrolnih pregleda određuju se tehničkim pravilima Jugoslavenskog registra brodova. Pregled broda zbog utvrđivanja činjenice da se na njima primjenjuju propisane mjere i normativi zaštite pri radu na brodu, odnosno da li je brod opremljen sredstvima za osobnu i kolektivnu

zaštitu članova posade i zaštitu brodova od ratnih djelovanja i, u vezi s tim, trajanje važnosti odgovarajućih isprava, može se nešto drugačije riješiti radi olakšanja položaja broдача (na pr. ekonomsko olakšanje — smanjenje broja pregleda, odnosno nepovlačenje broда iz eksploatacije radi pregleda). Predlaže se da se važnost isprava produži s dvije na tri godine uz uvjet da se, umjesto nakon isteka jedne godine, kontrolni pregled obavlja nakon dvije godine. Produženje trajanja važnosti isprava, odnosno produženje roka kontrolnog pregleda ne utječe na sigurnost broда, pa se može propisivati tehničkim pravilima Jugoslavenskog registra brodova. U skladu s amandmanima SOLAS-a, treba propisati novu ispravu — Upute za postupke i uređaje za pomorski tanker, koji prevozi opasne kemikalije, rokove trajanja važenja isprave, te zamijeniti dosadašnje veličine BRT, NRT u nove veličine u skladu s izmjenama MARPOL-a.

## II. POSADA BRODA

Predlaže se usuglašavanje ZPUP sa Zakonom o osnovnim pravima iz radnog odnosa, odnosno Zakona o obveznim odnosima.

Član 126. ZPUP (o brodarevoj obvezi naknade šteti članovima posade u slučaju brodoloma, havrije, itd.) treba nadopuniti tako da se otkloni pravna praznina, te propisati da članovi posade broда (i članovi obitelji) ne mogu ostvariti naknadu štete u određenim situacijama, tj. ako broдар dokaže, da su oni uzrokovali štetu namjerno li krajnjom nepažnjom.

Član 127. ZPUP (o brodarevoj odgovornosti za štetu nastalu uslijed tjelesne povrede ili smrti člana posade broда) treba promijeniti u smislu da »za štetu nastalu zbog tjelesne povrede ili smrti člana posade broда odgovara broдар, ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje ili krivnje osoba, za koje broдар odgovara«. Dosadašnji član 127. ZPUP propisuje da za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade odgovara broдар, ako je tjelesna ozljeda ili smrt nastala njegovom krivnjom ili krivnjom osobe, za koju broдар odgovara (član 127. stav 1.), te da se krivnja broдача pretpostavlja dok se ne dokaže protivno, ako su smrt ili tjelesna ozljeda člana posade nastupili posredno ili neposredno zbog brodoloma, sudara, nasukavanja, eksplozije, požara ili mane broда (član 127. stav 2.). Dakle, odgovornost broдача utemeljena je na dokazanoj krivnji (stav 1. člana 127.), odnosno na pretpostavljenoj krivnji (stav 2. člana 127.). Članovi posade brodova trgovačke mornarice su u postupku za naknadu štete morali dokazivati krivnju broдача (osim u određenim slučajevima), a sudovi nadležni za pomorske sporove su, imajući na umu odredbe Zakona o osnovnim pravima iz radnog odnosa, Zakona o obveznim odnosima i ZPUP-a, u praksi donosili odluke »in favorem«<sup>2</sup> radnika — pomoraca, odnosno broдарaca, pokušavajući na taj način izjednačiti radnike na broду s radnicima na kopnu u sporovima za naknadu štete. Posebno, u slučajevima tjelesnih oštećenja

<sup>2</sup> I. Krković, »Odgovornost broдача za smrt i tjelesne ozljede člana posade broда u jugoslavenskom pravu«, PUPPK br. 1—4/1986. Zagreb.

prouzrokovanih predmetima ili uređajima, koji imaju karakter opasne stvari ili djelatnosti — primjenjivan je kriterij kauzalne odgovornosti (na pr. u slučaju eksplozije boce zbijenog zraka za početni zamah diesel — motora, i sl.). U osnovi, radi se o usuglašavanju člana 127. ZPUP, člana 154. Zakona o obveznim odnosima s članom 73. Zakona o osnovnim pravima iz radnog odnosa. Pri tom, širom formulacijom novog člana 127. ZPUP-a treba riješiti i problem odgovorne osobe, odnosno temelja njegove odgovornosti i u slučajevima, kad član posade nije u radnom odnosu s brodarom (na pr. posada na plovilima za sportsku plovidbu, krstarenja, i sl.).

### III. OSNOVNI VLASNIČKO-PRAVNI ODNOSI, ZALOŽNA PRAVA

Dio IV-ZPUP-a, tj. osnovni materijalno-pravni odnosi u pogledu broda, osnovni vlasničko-pravni odnosi, založna prava (ugovorno založno pravo, zakonska založna prava na brodu) — trebalo bi u cjelini preraditi imajući u vidu da su nastale formalne i stvarne pretpostavke za reviziju (formalne — donošenje Zakona o osnovnim vlasničkopravnim odnosima, Zakona o poduzećima; stvarne — promjene u društvenim odnosima u vezi s vlasništvom, hipotekom, itd.). Historijat nastanka sadašnjih odredbi ZPUP-a je poznat, posebno odredbe o ugovornom založnom pravu. Također, poznati su i problemi u vezi s novelama ZPUP-a iz 1985. godine (»Ugovorno založno pravo na brodu može sadržati i ovlasti vjerovnika da, ako dug ne bude isplaćen, namiri svoje potraživanje korištenjem broda, ako je to ugovorom predviđeno« u članu 201. ZPUP, odnosno »ugovorno založno pravo na brodu ne proteže se na korištenje i upotrebu broda, ako drukčije nije ugovoreno« u članu 205. ZPUP-a) — koje su promijenile pravnu prirodu instituta hipoteke. U praksi su nastala različita tumačenja navedenih članova ZPUP-a, pa je potrebno intervenirati zakonom. Izgleda da je najbolje vratiti se na rješenja o hipoteci i privilegijama sadržanim u Nacrtu ZPUP-a iz 1972. godine, pri čemu treba imati na umu da je sudsko (prinudno) založno pravo regulirano u Dijelu osmom ZPUP-a, odnosno djelomično regulirano Zakonom o izvršnom postupku (»Službeni list SFRJ«, br. 20/76), te da ovo pravo nema karakter sredstava radi potpunog namirenja već određenu sigurnost da će zahtjev povjerioca za namirenje biti efikasno ostvaren (Nacrt ZPUP-a iz 1972. godine sadržavao je odredbu o sudskoj hipoteci). Također, izgleda da i novele ZPUP-a iz 1985. godine predstavljaju jednu vrstu mjera osiguranja potraživanja, kombinirana s pravom vjerovnika da korištenjem broda naplati svoje potraživanje, itd. Kao što je već navedeno, revizija odredbi ZPUP-a o hipoteci treba služiti cilju usaglašavanja ZPUP sa Zakonom o osnovnim vlasničkopravnim odnosima, koji je utvrdio institut hipoteke. U protivnom, tj. ako cjelovita revizija zahtijeva više vremena, mogla bi se izvršiti manja intervencija u ZPUP-u (na pr. da se ugovorno založno pravo na brodu u društvenom vlasništvu može ugovorom osnovati i u korist domaće osobe, a ne samo u korist strane osobe, ili što je još jednostavnije — brisati stav 3. člana 20. ZPUP-a, itd.).

#### IV. OGRANIČENJE BRODAROVE ODGOVORNOSTI

Članom 570. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi propisano je, da se brodar ne može pozivati na odredbe ovog zakona o ograničenju svoje odgovornosti, ako se dokaže da je štetu osobno uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom. Međutim, po Međunarodnoj konvenciji »brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta uzrokovana njegovom radnjom ili propuštanjem bilo u namjeri da se izazove šteta bilo bezobzirno i sa sviješću da bi iz toga vjerojatno mogla proizaći šteta« (član 2. pod e) Visby-skih pravila, kojima se mijenjaju Haška pravila). Riječ je o Protokolu o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, donesenom na Diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 23. veljače 1968., skraćeno nazvanom »Visby-ska pravila«, koji Jugoslavija nije ratificirala, ali ga je skoro u cijelosti unijela — inkorporirala u Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

Dakle, bit će potrebno donijeti Zakon o ratifikaciji Protokola<sup>3</sup> o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici potpisane u Bruxellesu 25. kolovoza 1924. godine (Bruxelles, 23. veljače 1968. godine), te eventualno i Protokola o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968. (Bruxelles, 21. prosinca 1979. godine).<sup>4</sup>

Iako rješenja u stranim judikaturama nisu složna u tumačenju takvih postupaka brodarara (jedni tvrde da je riječ o »dolus-u«, i »culpa lata«, a drugi o »dolus-u« i »culpa eventualis«), našim Zakonom je, članom 570. prihvaćena prva tvrdnja, odnosno mišljenje.

Radi jasnijeg odnosno unifikacijskog uređenja navedenog pitanja o gubljenju prava na ograničenje odgovornosti, a u povodu ograničenja odgovornosti brodarara pri prijevozu putnika i prtljage (»Atenska konvencija«, 1974. godine), ovo je načelno pitanje o odgovornosti preciznije riješeno navedenom konvencijom — formulacijom »ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnji ili propusta što ih je brodar učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu bilo iz krajnje nepažnje, znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti«, predlaže se u tom smislu prestilizacija dosadašnje odredbe u našem zakonu. Naime, Haška pravila nemaju odredbu o gubitku prava brodarara na ograničenje odgovornosti, ali je u teoriji i sudskoj praksi usvojen stav, da se brodar ne može pozivati na ograničenje odgovornosti ako je štetu prouzročio osobno namjernom radnjom ili propuštanjem radnje. Države članice Haških pravila su u svojim nacionalnim propisima imale različita rješenja u vezi s pitanjem da li brodar gubi pravo na ograničenje i u slučaju krajnje nepažnje.

Po Visby-skim pravilima brodar se lišava ograničenja odgovornosti, osim neosporne namjere, i za radnju odnosno propust radnje učinjene bezobzir-

<sup>3</sup> Prijedlog za donošenje Zakona o ratifikaciji Haško-Visby-skih pravila izrađen je u nadležnom saveznom organu uprave na temelju ocjena i stavova prof. V. Filipovića (Veljača 1991.).

<sup>4</sup> Prof. dr. V. Filipović, »Jugoslavija bi trebala što prije ratificirati Visby-ska pravila«, PUPPK br. 3—4/1988. Zagreb.

no i sa sviješću (znanjem) da bi šteta vjerojatno mogla uslijediti. Dakle, uz krajnju nepažnju, potreban je i daljnji element svijesti kao uvjet gubitka prava na ograničenje. U vezi s primjenom Haških pravila nesporno je, da brodar ne može ograničiti svoju odgovornost, ako je šteta posljedica osobne namjerne radnje, odnosno propusta radnje (u skladu s načelom »dolus — fraus omnia corrumpit«), međutim sporan je i različito reguliran domet visine odgovornosti, ako brodar štetu prouzroči krajnjom nepažnjom. Zakonodavstvo je ponudilo dva rješenja:

a) krajnja nepažnja lišava prava brodara na ograničenje odgovornosti (culpa lata cum dolo aequiparatur«);

b) krajnja nepažnja ne lišava prava brodara na ograničenje odgovornosti, tj. ne mora se izjednačavati »culpa lata« s »dolosom«, — jer je riječ o psihološki različitom ponašanju brodara — štetnika, te da izjednačavanje »culpa lata« s »dolosom« nema pravnu snagu ako nije izričito zakonom propisano. Na temelju prijašnjeg Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova jedino »dolus« je lišavao brodara prava na ograničenje odgovornosti. Temeljem sadašnjeg člana 570. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, brodar nema pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je štetu prouzročio namjerno ili krajnjom nepažnjom, što nije u skladu s Visby-skim pravilima.

Po Visby-skim pravilima brodar ne može ograničiti svoju odgovornost ako je štetu prouzročio: a) u namjeri da izazove štetu (»dolus«), ili b) bezobzirno i sa sviješću (znanjem) da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti (a to je »dolus eventualis« — svjesna krajnja nepažnja).

Prema tome, sama krajnja nepažnja ne bi bila dovoljna da se isključi ograničenje odgovornosti. Brodar nema pravo na ograničenje samo u slučaju takvog ponašanja, koje je krajnji propust dužne pažnje, a pri tom postoji svijest da bi šteta mogla nastati (krajnja nepažnja plus svijest).<sup>5</sup>

Ovo je prihvaćeno i u našem pravu upravo članom 629. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (ograničenje brodareve odgovornosti pri prijevozu putnika i prtljage) riječima »iz krajnje nepažnje, znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti«.

Na temelju navedenog, te prijedlogom za izmjene člana 570. ZPUP želi se: 1) unificirati naše i konvencijsko pravo (prihvatiti Haško-Visbijska pravila); 2) uskladiti čl. 570. i 573. i član 629. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi; 3) izjednačiti pravni položaj našeg jugoslavenskog brodara sa stranim brodarima u primjeni instituta ograničenja odgovornosti.

Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o teretnici (Bruxelles 1924. godine), koju je ratificirala SFRJ (»Službeni list FNRJ«, br. 7/59) nije u tekstu jasno isključila mogućnost da se na istom činjeničnom stanju protiv brodara pojave zahtjevi utemeljeni na izvanugovornoj odgo-

<sup>5</sup> Prof. dr. I. Grabovac, »Gubitak prava na ograničenje odgovornosti brodara u prijevozu stvari morem«, PUPPK br. 1/1989. Zagreb.

vornosti, a nije sadržavala ni odredbe o ograničenju odgovornosti osoba, kojima se brodar u svojem poslovanju služi. U sudskoj praksi nastali su sporovi zbog toga jer se brodarevo ograničenje odgovornosti »obilazi« i to tako da se zahtjevi upućuju zapovjedniku broda, članovima posade ili drugim osobama, koje rade za brodar, što je ipak posredno pogađalo i samog brodar. Naime, budući da se odgovornost osoba, kojima se brodar služi u svojem poslovanju, utvrđuje na temelju općih propisa o naknadi štete, a ne na temelju odredaba pomorskog prava, članom 573. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, izbjegnuta je mogućnost da preko neograničene odgovornosti brodarevih osoba dotični brodar bude primoran odgovarati praktično neograničeno. Sporno pitanje, da li se odredbe, koje se odnose na oslobađanja i ograničenja brodareve odgovornosti primjenjuju i na izvanugovorne odnose, riješeno je donošenjem Visbyskih pravila.

Naime, članom 3. Visbyskih pravila, odnosno članom 4. bis Konvencije o teretnici utvrđuje se, da su razlozi za isključenje odgovornosti, a i granica odgovornosti iz Konvencije, — na snazi za sve zahtjeve prema brodaru radi naknade štete zbog gubitka i oštećenja tereta koji je bio predmet prijevoznog ugovora i kad su utemeljeni na ugovornoj i na izvanugovornoj odgovornosti. U našem Zakonu, u članu 578. prihvaćen je taj princip Visbyskih pravila što se tiče svih zahtjeva postavljenih protiv brodar, uz iznimku odgovornosti za štete zbog zakašnjenja u predaji tereta, s obzirom na to da pojmovo za štetu zbog zakašnjenja brodar može odgovarati samo iz ugovornog odnosa.

Osobe, kojima se brodar služi u svojem poslovanju, mogu se koristiti svim oslobađanjima i ograničenjima brodar na temelju konvencije, ali samo ako se ne dokaže da je šteta nastala iz njihova dolusnog postupka, pri kojem su te osobe bile bezobzirne ili svjesne štete, koja će uslijediti iz njihova postupka. Te odredbe člana 3. Visbyskih pravila odgovaraju članu 573. našeg zakona, s tim da se prestiliziraju na način kako je to učinjeno s članom 570. našeg Zakona.

## **V. UGOVOR O PLOVIDBENOM OSIGURANJU**

Predlaže se da se u članu 689. stavu 2. riječi »prije ili nakon prijevoza brodom nalaze u skladištima, stovarištima ili drugim mjestima ili se prevoz drugim prevoznim sredstvima«, zamijene riječima »prevoze drugim prevoznim sredstvima ili se prije, u toku ili nakon prijevoza nalaze u skladištima, stovarištima ili drugim mjestima«. Ova je izmjena potrebna kako ne bi bilo sporno da se i na kopneni prijevoz robe mogu primjenjivati odredbe o plovidbenom osiguranju ako je udovoljeno zakonskim uvjetima, tj. ako je osiguranje zaključeno po uvjetima uobičajenim za plovidbena osiguranja. Naime, sadašnji se tekst tumači tako, da se na kopneni prijevoz robe mogu primjenjivati odredbe o plovidbenom osiguranju samo ako se takav prijevoz obavlja prije ili nakon prijevoza robe morem. Ako se prihvati takvo tumačenje, to bi moglo stvoriti znatne teškoće pri osiguranju robe u izvozu i uvozu isključivo željeznicom ili kamionima.



Predlaže se da se u članu 706. stavu 1. riječi: »osiguranja ili osiguranika«, zamijene riječima »osiguranja i osiguranika«. Iz sadašnjeg teksta člana 706. stav 1. proizilazi da bi se premija osiguranja morala vratiti ugovaraču osiguranja i kad je on kriv za poništenje ugovora o osiguranju, a osiguranik nije kriv, što bi bio potpuni nonsens. Ovu izmjenu treba napraviti kako u tekstu članka zakona na srpskome tako i u tekstu na hrvatskom književnom jeziku.

## VI. PLOVIDBENE NEZGODE — SUDAR BRODOVA

Predlaže se izmjena člana 755. ZPUP, koji je u vreme donošenja odgovarao odredbama Konvencije za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova, Bruxelles 1910. godine (»Službene novine Kraljevine Jugoslavije«, br. 285/1931). Osnovno načelo ove konvencije jest, da se za sudar odgovara po načelu dokazane krivnje. U našem zakonu nije neposredno vidljivo da li je riječ o pretpostavljenoj ili dokazanoj krivnji. U vrijeme donošenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi vrijedilo je kao pravno pravilo, odnosno načelo, da se u izvanugovornim (deliktним) odnosima odgovara po načelu dokazane krivnje. Međutim, to je načelo napušteno i sada kao opće pravilo vrijedi princip odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje, bilo da je riječ o ugovornim ili izvanugovornim (deliktним) odnosima (član 154. Zakona o obveznim odnosima). Treba izmijeniti odredbu u našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi tako, da iz teksta odredbe bude jasno vidljivo da je riječ o odgovornosti na temelju dokazane krivnje, tj. riječi: »brod čijom je krivnjom šteta uzrokovana«, treba zamjeniti riječima: »brod, odnosno brodovi za koje se dokaže da je njihovom krivnjom šteta uzrokovana«.

## VII. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST BRODARA

U primjeni čl. 835. i 836. nastaju različita tumačenja,<sup>6</sup> odnosno sudske i druge odluke (posebno primjenom točke 4. stav 1. člana 835. u vezi s članom 836), pa se predlažu izmjene i dopune radi otklanjanja nesporazuma, odnosno različitih odluka. Članom 835. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, izvanugovorna (deliktна) odgovornost nosioca prava raspolaganja brodom, vlasnika broda, osobe koja je u trenutku događaja upravljala brodom — za smrt ili tjelesne povrede kupaca i drugih osoba u moru — nije propisana općenito i podjednako u svim prilikama. Ta je odgovornost različita, ovisno o okolnostima pojedinog slučaja, uz primjenu dvije temeljne odgovornosti: krivnje i kauzalnosti/uzročnosti).

Ovim su članom utvrđena četiri područja, odnosno pojasa uz more, i to: 1) područje koje je proglašeno kupalištem ili u kojem je zabranjena plovidba; 2) pojas od 15 metara udaljenih od obale, a koji ne spada u područje iz toč. 1), 3) i 4); 3) područje luke, odnosno pristaništa; prilazi luci, odnosno

<sup>6</sup> Prof. dr. V. Filipović, »Vanugovorna odgovornost«, Zagreb 1989.

pristaništu; uobičajeni plovni putovi; područja za sportsku ili sličnu plovidbu (veslačke, jedriličarske regate, skijanje); područje udaljeno više od 15 metara od obale, koje nije područje iz točke 4); 4) područje u kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe (glisiranje, skijanje, prekoračenje plovidbe).

Ta su područja, odnosno pojasevi rezultat s jedne strane — prava osoba da koriste pojedine dijelove mora, a s druge strane — prava brodova (i drugih plovila) da u tim dijelovima mora plove, pa se u pogledu osnova odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu kombiniraju elementi subjektivne i objektivne odgovornosti (kod objektivne: apsolutna bez egzoneracija; relativna, samo neki razlozi za oslobađanje odgovornosti). Napominje se, da se pod pojmom, »druga plovila« razumijevaju ne samo čamci, hidrogliseri, gliseri već i tzv. »vodene vespe« (skuteri), »ski-jets«, pa i »dask« za jedrenje.

U članu 835. stavu 1. točki 1. propisan je gotovo apsolutni kauzalitet (najstroža odgovornost broda, brod preuzima sav rizik; prednost imaju osobe u vodi; brod se može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže, da je usmrćena ili ozlijeđena osoba kvalificirano kriva, tj. u namjeri ili grubo nepažnji (u praksi vrlo rijetko, npr. slučaj samoubojice, slučaj kupača, koji skače u more pred brod koji uplovljava u kupalište, i sl.).

U članu 835. stavu 1. točki 2) propisan je relativni kauzalitet (stroga odgovornost broda, brod preuzima rizik; prednost imaju osobe u vodi; brod se može osloboditi odgovornosti, ako dokaže da je usmrćena ili ozlijeđena osoba kriva, tj. uključena je i obična nepažnja).

U članu 835. stavu 1. točki 3) propisana je subjektivna odgovornost (brod će odgovarati ako je kriv, a krivnju broda dokaže oštećenik, jedina iznimka: slučaj osobe — brodolomnika koja se našla u ovom području).

U članu 835. stavu 1. točki 4) nije izričito propisana osnova odgovornosti (naravno, supsidijarno bi se primijenio član 177. Zakona o obvezatnim odnosima). Iz točke 4) vidljivo je da je riječ o objektivnoj odgovornosti (kauzalitet), međutim, zbog praktičnih razloga predlaže se propisivanje temelja i u toj točki navedenog člana, na isti način kao i u stavu 1. točki 1) ovog člana.

U članu 836. predlaže se izmjena, jer ne postoje razlozi da brod unutrašnje plovidbe odgovara različito od broda pomorske plovidbe. Jedina razlika između čl. 835. i 836. je u tome, što je za more pojas od 150 metara ovim zakonom već propisan, a za rijeku, unutrašnje plovne putove širina pojasa će se tek naknadno utvrditi zakonom republika, u skladu s prirodnim stanjem stvari.

Summary

**PROPOSED AMENDMENTS TO THE LAW ON MARITIME AND INLAND WATERWAY TRANSPORT**

*The Law on Maritime and Inland Waterway Transport (ZPUP), which came into effect on 1 January 1978 was revised by the 1982, 1985, 1989 and 1990 amendments. In spite of the number of amendments to the main text, it could be stated that it still represents lasting and stable legislation since the only essential modification was made by the 1985 amendments. All other amendments resulted almost exclusively from the need for purely technical revision of the text, such as adjustment of penalty levels, etc.*

*The paper presents the proposals for amendments to the Law for the purpose of its adjustment to the other federal legislation, while taking into account the international obligations undertaken as a result of ratification of respective maritime conventions, elimination of deficiencies observed and gaps in the legal text, particularly in that part which relates to the principles of safety of navigation, maritime environmental protection and liability of maritime and inland waterway shipping companies, etc.*

*The Hague-Visby Rules are also expected to be ratified by Yugoslavia in the near future, so a proposal is made for the shipowners liability limitations on the new basis.*