

Značajno zakonodavno djelo

Akad. prof. dr. Vladislav BRAJKOVIĆ, Zagreb

Skupština SFRJ, na sjednici Saveznog vijeća 15. III 1977. g., donijela je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (»Sl. list SFRJ«, br. 22 od 22. IV 1977.).

Značenje toga Zakona je mnogostrano, a u prvome redu po tome što je njegovim donošenjem afirmirana jedna od bitnih značajki Jugoslavije kao pomorske zemlje. Stoljećima satkana nit naše pomorsko-pravne povijesti, za koju je dovoljno ukazati na bogatu baštinu dubrovačkog pomorskog zakonodavstva, obavezivala nas je da u času najvećeg političkog i najdubljeg socijalnog preobražaja našeg vremena damo i u zakonodavnom dijelu pomorstva, tog predajnog puta našeg ekonomskog i kulturnog napretka, dokaz da smo na visini suvremenih dostignuća njegovog normativnog izraza u svijetu.

Stari izvori našeg pomorskog prava, koji su prethodili čak i vremenu industrijske revolucije, gotovo pregaženi praksom i njenim standardnim klauzulama ili običajima, nisu mogli ostati izvan domašaja temeljitih promjena socijalne i ekonomske revolucije a s njima i modernih strujanja u koncepcijama jednog suvremenog sustava pomorskog prava.

Prekretnicom u razvrstavanju pravnih odnosa prema njihovom ekonomskom značenju, razvitkom neslučenih mogućnosti masovnog prometa dobara i golemim porastom prekomorske razmjene putem modernog tehničkog poslovanja poslije industrijske revolucije, stvoren je i novi vid normativne obrade specifičnih pomorsko-pravnih odnosa, jedinstvenih zakona univerzalne primjene. Tehnološka revolucija našega vremena otvorila je opet nove probleme pravne nadgradnje u svim poljima proizvodnje pa tako i u pomorstvu.

Na pripremi i ostvarenju tog novog zakonskog izraza angažirana su poslije industrijske revolucije mnoga zakonodavstva svijeta i brojne organizacije nacionalnog i međunarodnog značaja.

Legislativnom dijelu pomorskog odnosno plovidbenog prava prema novim tendencijama zakonodavne politike, a inspiriranom radovima njegove međunarodne unifikacije, prišla su još prije prvog svjetskog rata, a naročito prije i poslije drugog rata mnoga strana zakonodavstva. Posebne zakone donijele su najprije Švedska g. 1891. pa Danska 1892. g. i Norveška 1893. g., Maroko 1919., SSSR 1929. (s revizijom 1968.), pa Finska 1939., Italija 1942., Libanon 1947., Liberija 1949., ČSSR 1953/1956., Švicarska 1953. (s dopunama 1956.), Grčka 1958., Tunis 1959., Etiopija 1960., Poljska 1961., Zair 1961., Obala Slonove kosti 1961., Senegal 1962., Madagaskar 1966., Francuska 1966/1969., Bugarska 1970., Njemačka 1976. i još druge države, a osobito one u razvoju. U mnogim se zemljama pripremaju ili su gotovi odnosni zakonski nacrti.

Radi se, dakle o modernizaciji jedne pravne norme univerzalnog karaktera i svakodnevne promjene, mnogo veće i življe nego i u jednom drugom području domaćeg ili međunarodnog života, koja na suvremenom stupnju društveno-proizvodnih snaga regulira na odgovarajući način odnose okrenute sve intenzivnijem prometu osiguravajući im dalji razvitak.

Smjernice za koncepciju jednog modernog pomorskog zakonodavstva socijalističke Jugoslavije nagoviještene su još za narodno-oslobodilačke borbe s prvim organizacijskim oblicima pomorske uprave, a poslije oslobođenja dobile su konkretne radne oblike pedesetih godina. Sistematski rad na jedinstvenom djelu započeo je 1969. kada je Komisija za pripremu zakona iz oblasti saobraćaja Savezne skupštine povjerala radnoj grupi Jadranskog instituta (sada Zavoda za pomorsko pravo, historiju i ekonomiku pomorstva Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti) u Zagrebu izradu Nacrta prijedloga za donošenje plovidbenog zakona t.j. zakona koji će, pored pomorske obuhvatiti i plovidbu unutrašnjim vodama, polazeći od toga da se u biti radi o istorodnim pravnim ustanovama koje će povezane u jedinstvenom sistemu bolje poslužiti pomorskom i riječnom brodarstvu, s tim da se za specifične odnose unutrašnje plovidbe (rijeke, kanali, jezera), ako odstupaju od pomorskih, predvide odgovarajuće razlike.

U početku je bio zacrtan put postupne kodifikacije, t.j. donošenja više zakona o pojedinim plovidbenim poslovima, koji bi, nakon stanovitog vremenskog perioda za njihovo ogledanje u praktičnoj primjeni, bili revidirani i skupljeni u jedan sistematski sređen i potpuni zakonik (previđen u čl. 161. Ustava 1963.). Postupajući tako, donesena su tri zakona: Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova 1959. (dop. i izmj. 1969.), te Zakon o naknadi štete zbog sudara brodova, Zakon o spasavanju na moru i unutrašnjim plovim putevima i Zakon o vađenju potonulih stvari — sve 1966. godine, i veliki broj zakona iz upravne materije, ali se 1968. g. odustalo od takvog plana postupne kodifikacije. Zanimljivo je, međutim, napomenuti, da je Francuska pošla tim putem i reformirala svoje pomorsko pravo donijevši od 1966. do 1969. šest zakona i osam zakonskih dekreta koji zamijenise Drugu knjigu Code de Commerce i druge dopunske izvore francuskog pomorskog prava.

Nacrt prijedloga za donošenje plovidbenog zakona dogotovljen je 1973. i iste godine prihvaćen u Saveznoj skupštini kao Nacrt zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Skupština SFRJ je sadržaj i sistematiku Nacrta prilagodila Ustavu 1974. i 1977. usvojila Prijedlog zakona prema kompetencijama Federacije u normiranoj materiji.

Jugoslavenski zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi je najnoviji u svjetskom zakonodavstvu,

a i najopsežniji (1045 članova). Iako nema jednako vrijedećih okvira za sadržaj svakog pomorskog odnosno plovidbenog zakonika u svijetu, jedan moderni kodeks o plovidbi sadrži standardne norme materijalnog prava, t.j. o specifičnim institutima pomorske odnosno unutrašnje plovidbe, norme o sukobu zakona, temeljne norme domaćeg upravnog i međunarodnog prava, pa eventualno i određene norme formalnog prava t.j. pojedinih specifičnih postupaka za razrješavanje odnosa u pomorskoj odnosno unutrašnjoj plovidbi. Naš je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi obuhvatio cjelokupan sistem prava pomorske i unutrašnje plovidbe, t.j. materijalnog i formalnog prava izostavljajući odredbe međunarodnog prava mora koja su ovoga časa na dnevnom redu međunarodne kodifikacije kao i norme koje nisu u okviru nadležnosti Federacije. Poslije uvodnih odredaba i općih definicija, Zakon sadrži norme o sigurnosti plovidbe (plovni putevi, luke i pristaništa, plovidba i pilotaža, sposobnost brodova za plovidbu, baždarenje, brodske isprave i knjige, posada, zapovjednik, inspeksijski nadzor), o državnoj pripadnosti i upisu brodova, o osnovnim materijalno-pravnim odnosima u pogledu broda (pravo raspolaganja, založno pravo), o brodaru, i odgovornosti broдача, o ugovoru o gradnji broda, o ugovorima o plovidbenim poslovima i drugim obligacionim odnosima koji nastaju plovidbom, o plovidbenom agencijskom poslu, o plovidbenom osiguranju, o plovidbenim nezgodama (sudar, spašavanje, vađenje potonulih stvari), o zajedničkim havarijama, o izvanugovornoj odgovornosti broдача, o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda, zatim o postupcima za upis brodova, ograničenje odgovornosti broдача, likvidaciji zajedničkih havarija, o postupcima izvršenja i osiguranja

na brodovima i na koncu norme o mjerodavnom pravu pri sukobu međunarodnih i međurepubličkih propisa, o nadležnosti suda SFRJ i kaznene odredbe (krivična djela, privredni prijestupi, prekršaji).

Zakon je odraz široke teorijske obrade i prakse suvremene plovidbe, spajajući rezultate rada na međunarodnoj kodifikaciji plovidbenog prava i standardna pravila poštovanja s osnovnim načelima udruženog rada i raspolaganja društvenim sredstvima u našem društvenom i ekonomskom uređenju. On je zaokružena cjelina specifičnih odnosa za pomorsku i unutrašnju plovidbu uključenih u opći pravni sustav ustavnog poretka SFRJ. Iako zaokružena nije ipak i potpuna cjelina. Zakon je, naime, predvidio da niz pojedinih pitanja, mahom upravnog prava, bude normiran podzakonskim aktima dajući za to i potrebna ovlaštenja Saveznom izvršnom vijeću i Saveznom komitetu za saobraćaj i veze. Osim toga, predstoji još zadatak da socijalističke republike odnosno autonomne pokrajine donesu propise svoje nadležnosti i da svojim propisima upotpune u okvirima ustavnog uređenja sustav našeg pomorskog i plovidbenog prava.

Ne treba ni isticati da norme ove vrste privlače ne samo pažnju svjetske poslovne javnosti i stručnog suda, nego i općeg uporednog prava. Iako će pravu vrijednost našega Zakona tek praksa provjeriti, nesumnjivo je da u svjetlu općeg interesa kojim se ovakvi radovi u svijetu prate i dočekuju, on, već kao najnoviji, pobuđuje međunarodnu kritičku pažnju na izvedeno djelo, ali i na sredinu koja ga je donijela pružajući još jednom svijetlu potvrdu o kontinuitetu povezanosti naše s morem i naše životne orijentacije prema njemu.

Zakon stupa na snagu 1. I 1978. godine.