

Novi Zakon o upisu pomorskih brodova i čamaca

U Službenom listu SFRJ br 8 od 24. II 1965. objavljen je Zakon o upisu pomorskih brodova i čamaca. Premda je Zakon donesen u postupku usklađenja postojećih propisa s Ustavom, ipak su u njemu prihvaćena takva rješenja koja u velikoj mjeri odstupaju i od nekih do sada kod nas klasičnih instituta ove materije. Mislimo da će biti korisno da na ovom mjestu na neke od njih upozorimo, navodeći sumarne razloge koji su rukovodili redaktore nacrtu da na određeni način postupe.

1. U pogledu najvažnijeg pitanja, naime pretpostavka za jugoslavensku državnu pripadnost, nije učinjena neka bitnija izmjena. I dalje su zadržani dosadašnji principi, samo je materija sistematski bolje poredana. Osnovni je preduvjet za jugoslavensku državnu pripadnost da brod u potpunosti pripada jugoslavenskim pravnim ili fizičkim osobama sa sjedištem odnosno prebivalištem u Jugoslaviji. Ovo je, kao i do sada, razlog za obvezan upis u jugoslavenske upisnike. Razlika od dosadašnjih propisa je samo u tome, što se za pravne osobe nije izričito tražilo da imaju sjedište u Jugoslaviji, premda se ta pretpostavka mogla i do sada lako izvesti.

Upis na temelju činjenice da je brodar stranog broda jugoslavenska pravna ili fizička osoba, za koji nije bilo potpuno jasno da li je fakultativan ili obligatan, sada je jasno postao fakultativan. I nejasno pitanje da li se u ovim slučajevima traži da brodar mora imati sjedište odnosno boravište u Jugoslaviji, riješeno je u pozitivnom smislu. Osim toga, vodeći računa o okolnosti da u ovim slučajevima ipak brodivlasnik odlučuje da li će brod moći biti upisan u naš upisnik, Zakon izričito kaže da će brod moći biti upisan, »pod uvjetom da se sa zahtjevom jugoslavenskog brodaru za upis tog broda u upisnik brodova suglasi njegov vlasnik« (čl. 4). Budući da Zakon kaže, da na temelju ovog naslova može biti upisan »pomorski brod koji je u cjelini ili dijelom u vlasništvu stranca« (čl. 4) doslovnim tumačenjem bi slijedilo da ne može biti, na osnovu pretpostavke brodaru, upisan brod koji je u cjelini u vlasništvu jugoslavenskog državljanina s prebivalištem u inozemstvu. Premda ovakav zaključak nesumnjivo proizlazi gramatičkom interpretacijom, ipak mislimo da se mora dati prednost stvarnom tumačenju. Na temelju stvarnog tumačenja svakako treba dozvoliti upis i ovim brodovima, jer bi, inače, bilo nelogično da se brodovima stranog vlasništva dozvoljava upis, a našim državljanima ne, premda za upis brodova naših državljanina govore daleko jači razlozi. Ovu nejasnoću svakako treba pripisati neadekvatnoj formulaciji Zakona. Kad se navedene pretpostavke ispunje, upis se, na zahtjev brodaru, mora dozvoliti, što je do sada bilo donekle nejasno.

Zadržan je i treći naslov upisa, naime dozvola saveznog sekretara za saobraćaj i veze. Na temelju ovog naslova upisuje se »pomorski brod koji je u cjelini ili dijelom u vlasništvu stranca, ili vlasništvu jugoslavenskog državljanina sa prebivalištem u inozemstvu« (čl. 4). Premda se ovi mogućnosti upisa katkada prigovaralo, ipak su je redaktori nacrtu Zakona odlučili predložiti zakonodavnom tijelu na ozakonjenje da bi se, među ostalim razlozima koji govore za ovu odluku, na temelju nje omogućilo strancima da u naše upisnike upisuju svoje jahte. Ova tendencija je našla svoj odraz i u Zakonu o posadi brodova jugoslavenske trgovačke mornarice koji, premda postavlja načelni zahtjev da »član posade može biti samo jugoslavenski državljanin« (čl. 8 st. 1), ipak dodaje da se ta odredba odnosi »na pomorski brod u vlasništvu stranih osoba namijenjen isključivo za sport ili zabavu (jahta) koji je upisan u jugoslavenski upisnik brodova« (čl. 8 st. 3). Da li će u ovim slučajevima brod moći biti upisan odlučuje po svojoj slobodnoj ocjeni savezni sekretar za saobraćaj i veze. Kako, međutim, po našem pravu, svako rješenje mora biti obrazloženo, u koliko za pojedini slučaj zakonom nije predviđeno da obrazloženja ne mora biti, zakonodavac je

smatrao da ne bi bilo oportuno kada bi svako odbijajuće rješenje moralo sadržavati i obrazloženje, pa je u tom smislu donio i odgovarajuću odredbu.

Možda je najveća promjena učinjena u pogledu upisa broda u gradnji. Po dosadašnjim propisima nije bilo jasno da li je upis brodova u gradnji, koji se grade u jugoslavenskim brodogradilištima, obvezan ili samo fakultativan, te da li se mogu upisati i brodovi u gradnji stranog vlasništva. Svakako treba kao pozitivno ocijeniti to da je i jedna i druga nejasnoća uklonjena. Upis je obavezan za sve brodove koji se grade u jugoslavenskim brodogradilištima, bez obzira na njihovo vlasništvo. Poznato nam je da su redaktori nacrtu nadležnim organima u ovom pogledu bili predložili dva alternativna rješenja. Po jednom je upis bio fakultativan, a po drugom obligatan. Svako od ovih stajališta ima kako dobrih tako i loših strana. Međutim, ti razlozi nisu toliko pravne koliko ekonomske prirode. Ne može se sada tvrditi koje je stajalište ispravnije, jer će na to dati odgovor praksa.

2. Dok se prema dosadašnjim propisima upis čamaca regularao, uglavnom, po istim principima kao i upis brodova, dotle je sada za njih prihvaćen poseban režim. Za razliku od brodova kod čamaca nema fakultativnog upisa. Čamac se, ili uopće ne može, ili mora upisati. Ovo je predviđeno radi toga jer ako ne postoje pretpostavke za obvezni upis, čamac nema apsolutno nikakve veze s našom državom, a ako ta veza postoji, ona je takova da čamac mora biti upisan. I kod čamaca je osnovni naslov upisa vlasništvo jugoslavenskih pravnih ili fizičkih osoba sa sjedištem odnosno boravištem u Jugoslaviji. Jednako kao i prema do sada postojećim propisima upisuje se i čamac strane pravne ili fizičke osobe koja ima sjedište ili prebivalište u našoj državi. Novi Zakon je, u odnosu na bivšu uredbu, u toliko bolji što obuhvaća i čamce pravnih osoba, koje pitanje do sada nije bilo potpuno jasno. Obuhvaćene su i osobe bez državljanstva. I dalje je zadržan princip da se na temelju ovog naslova ne mogu upisati ribarski brodovi, jer SFRJ stoji na stajalištu da se u jugoslavenskim vodama ribolovom mogu baviti isključivo naši državljanji.

Uz ova dva već postojeća naslova upisa, dodan je i treći, prema kojemu se mora upisati »pomorski čamac namijenjen za sport ili zabavu koji je u vlasništvu jugoslavenskog državljanina sa prebivalištem u inozemstvu, ili stranca sa prebivalištem u inozemstvu, ili strane pravne osobe sa sjedištem u inozemstvu, ako se čamac stalno ili pretežno zadržava i plovi u jugoslavenskom obalnom moru« (čl. 5 t. 3). Razlog



Ston

ovom rješenju je promicanje turizma, da bi se na ovaj način omogućilo i osobama koje ne borave u Jugoslaviji da u našem moru posjeduju čamce. Ako stranac boravi u našoj državi, on će moći imati i čamac za privredne svrhe (osim ribarskih) jer se ne može isključiti mogućnost da im se na našem teritoriju dozvoli obavljanje privredne djelatnosti. Međutim to nije, potpuno jasno, moguće za osobe čije je prebivalište odnosno sjedište u inozemstvu, a makar se radilo i o našim državljanima, te je bilo više nego opravdano da se mogućnost upisa na temelju ovog naslova ograniči na čamce namijenjene za sport ili zabavu. U ostalom izgleda nam da je ovaj problem više teoretskog značenja, jer je zaista teško u praksi zamisliti slučaj da bi netko koji ne boravi u Jugoslaviji, tražio da mu se dozvoli da s čamcem kod nas obavlja privrednu djelatnost. Okolnost da li se čamac u svrhu upisa stalno ili pretežno zadržava i plovi u jugoslavenskom obalnom moru zavisiće ili o propisima koji će na temelju ovog Zakona biti doneseni, ili što je vjerojatnije, o slobodnoj ocjeni nadležnog organa. Mišljenja smo da ovo pitanje u praksi neće predstavljati neke osobite poteškoće jer će redovito biti lako ustanoviti da li se čamac u našim vodama stalno ili pretežno zadržava, odnosno plovi.

3. U Zakonu ie. kao nova, predviđena dužnost da, u slučaju upisa broda ili čamca na temelju posebnog odobrenja saveznog sekretara za saobraćaj i veze osoba koja nema sjedište odnosno prebivalište u SFRJ, t. i. njihov vlasnik mora »ovlastiti jugoslavensku radnu organizaciju ili jugoslavenskog državljanina sa prebivalištem u Jugoslaviji da ga za vrijeme njegove odsutnosti iz Jugoslavije zastupa pred nadležnim jugoslavenskim organima« (čl. 6). Razlozi za ovaj propis su potpuno jasni i opravdani.

4. U bivšoj uredbi o upisu nije bio izričito postavljen zahtjev da se u naše upisnike dotično očevidnike mogu upisati samo oni brodovi koji nisu upisani u strane registre. Taj se zahtjev izvodio indirektnim putem na temelju čl. 17 Pravilnika za izvršenje navedene uredbе, u kojemu je predviđeno da u svrhu prvog upisa u naš upisnik brodova, brodovi koji su već bili upisani u inozemstvu, moraju pridonijeti dokaz da je brod brisan iz dotadašnjeg upisnika. Budući se ovdje radi o jednom od osnovnih načela međunarodnog prava zakonodavac je taj zahtjev normirao u Zakonu i u čl. 7 propisao da se ne mogu »upisati u jugoslavenski upisnik brodova odnosno u jugoslavenske evidencije čamaca pomorski brodovi i pomorski čamci dok su upisani u inozemne registre«.

5. U pogledu oslobođenja dužnosti upisa čamaca Zakon je dosadašnje propise donekle izmijenio. I dalje je zadržan princip da se ne upisuju čamci koji su pripadnost broda kao ni oni koji se nalaze u moru samo kada se koriste (sportski veslački čamci, kajaci i slični plovni objekti). Međutim dok je do sada bilo propisano da se ne upisuju čamci čija dužina ne prelazi 3 metra a širina 1 m, Zakon zadržavajući zahtjev dužine do 3 metra, u pogledu širine, ne postavlja nikakvo ograničenje, pa se prema tome neće upisivati ovi čamci i ako su širi od 1 m. Praksom se, naime, steklo iskustvo da je zahtjev za širinu prestrog, a i sam problem nema neki osobiti praktičan značaj. Dok je u bivšoj uredbi bilo sporno da li se moraju upisivati čamci jednostavne konstrukcije, u prvom redu neretvanske trupce, Zakon je, čini nam se, dobro učinio što ih je oslobodio upisa, jer zaista ovi plovni objekti, ni po

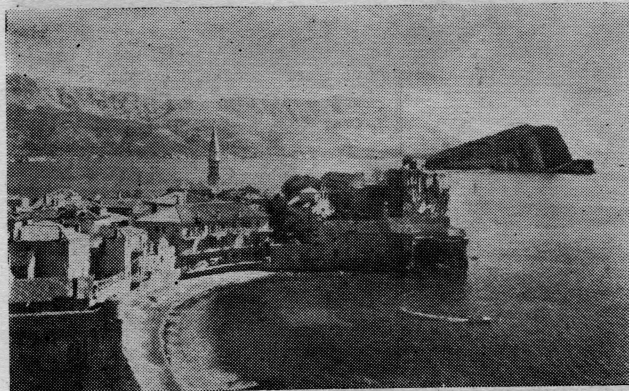
svojoj konstrukciji, ni namjeni a ni području u kojem plove, ne zahtijevaju poseban pomorsko-pravni režim koji se temelji na upisu. Radi toga je Zakon u čl. 8 st. 1 t. 3 propisao da upisu ne podliježe »pomorski čamac jednostavne konstrukcije koji služi osobnim potrebama vlasnika«. Novost je i u tome što se gliseri moraju upisivati bez obzira na njihovu veličinu. Oni, naime, predstavljaju priličnu opasnost u plovidbi pa je sasvim opravdano da budu podvrgnuti posebnom pomorsko-upravnom režimu.

Definicije broda i čamca sadržajno su ostale iste. Izvršene izmjene su, premda na prvi pogled formalne naravi, ipak suštinske u toliko što su otklonile dosadašnju formalnu nejasnoću o tome koji se sve brodovi i čamci smatraju pomorskim. Kako za brod tako i čamac određeno je to »objekt osposobljen za plovidbu morem«. Ova sposobnost je temeljna baza za upis. Prema tome nije odlučeno da li je brod odnosno čamac osposobljen i za plovidbu po rijekama, pa se u pomorske upisnike i dalje moraju upisivati pomorsko-riječni brodovi.

Novost je i u tome što je dana definicija pomorskog broda u gradnji. To je, kaže Zakon »konstrukcija namijenjena izgradnji pomorskog broda od dana postavljanja njegove kobilice do izdavanja isprava kojima se brodu dopušta plovidba« (čl. 9 t. 3). Daleko bi prelazilo okvire svrhe ovog napisa kada bi se upustili makar i u sumarnu analizu ove definicije. Radi toga se ograničavamo samo na povlačenje činjenice da je za početnu račku kao odlučan izabran stvarni element (postavljanje kobilice) a za završnu pravni (izdavanje isprava kojima se brodu dopušta plovidba). Ova definicija nema samo značaj za svrhe upisa.

6. U pogledu upisnika brodova pred zakonodavca su se postavila dva glavna pitanja: a) sistem vođenja upisnika i b) njihova unutrašnja struktura.

a) Poznato je da je do sada važeća uredba o upisu prihvatila, u pogledu sistema vođenja upisnika, rješenje koje se na našoj obali sigurno moglo smatrati tradicionalnim. Upisnici su se, naime, vodili odvojeno ne samo za pojedine vrste brodova obzirom na njihovu konstrukciju i namjenu, nego i gledom na granice dozvoljene plovidbe. Tako su postojali: upisnik brodova duge plovidbe, upisnik brodova velike obalne plovidbe, upisnik brodova male obalne plovidbe, upisnik ribarskih brodova, upisnik tehničkih plovnih objekata, upisnik brodova za neprivedne svrhe i privremeni upisnik brodova. Poznato nam je da su prilikom nacrtā Zakona njegovi redaktori osobitu pažnju posvetili pitanju da li treba i dalje zadržati ovaj sistem ili ga zamijeniti suvremenim. Odlučili su predložiti ovu drugu soluciju. Za to su vojevali, uglavnom, slijedeći razlozi: Za primjenu propisa kako međunarodnog tako i internog prava, apsolutno je, sama po sebi, neodlučna okolnost, u kojem je upisniku brod upisan. Taj značaj mogu dati interni propisi. Kod nas je do sada u ovom pogledu bilo slijedeće stanje: za primjenu propisa imovinskog prava bilo je irelevantno u kojem je upisniku brod upisan. Primjena upravno-pravnih propisa je bila u vezi s pojedinom vrsti upisnika, ali se na pojedini plovni objekt nisu primjenjivali upravno-pravni propisi radi toga što je brod bio u odnosni upisnik upisan, već obratno, objekt bi se u odnosni upisnik upisao radi toga što bi se na njega primjenjivali određeni propisi administrativnog prava. Ako sa ovog stajališta promatramo stvar možemo, čini nam se, lako zaključiti da je postojanje onolikog broja upisnika bila jedna zaista nepotrebna formalnost. Ovo se naročito odnosi na razlikovanje upisnika prema kategorijama plovidbe. Podjela brodova na malu obalnu, veliku obalnu i dugu plovidbu, može imati svoju realnu podlogu samo u pogledu sigurnosti plovidbe. Međutim i s ovog stajališta podjela je već davno izgubila svaki realni smisao. Nastupile su podjele na sasvim drugoj osnovi, od kojih su najvažnije: plovidba u granicama domaće ili međunarodne plovidbe, i u okviru ove zadnje izdvojena su kratka međunarodna putovanja. Međutim i kada to ne bi bilo tako, kategorija, kao i uopće granica plovidbe broda, nema nikakve veze s upisom. U upisnik u koji je brod upisan, dovoljno je unijeti na odgovarajućem mjestu kategoriju odnosno granice plovidbe. Budući da Zakon ne daje definicije kategorija plovidbe, a uredba o upisu koja je te definicije sadržavala, stavljena je čl. 43 izričito izvan snage, postavlja se pitanje definiranja ovih pojmova s onim odnosima kod kojih kategorija plovidbe još ima pravni značaj. To je uglavnom kod kvalifikacija i ovlaštenja članova posade brodova. Ne vidimo drugog izlaza nego da se primjenjuju načela koja su do sada bila na snazi.



Budva

Ovdje je dovoljno spomenuti samo to da zakonom o upisu kategorije plovidbe nisu načelno ukinute. Dapače, u čl. 42 ovog Zakona, zakonodavac je dao ovlaštenje saveznom sekretaru za saobraćaj i veze da, među ostalim, donosi i propise o kategorijama plovidbe. Posve je sigurno da će potreba daljnjeg održavanja podjele brodova na kategorije biti predmet posebne pažnje nadležnih organa i da će je zadržati samo u granicama gdje je to, barem još sada, stvarno nužno.

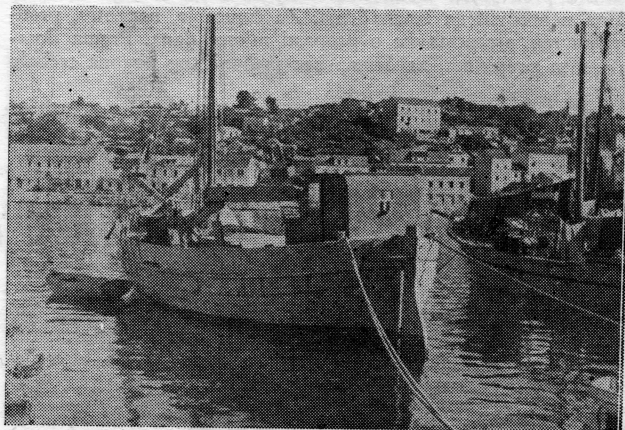
Redaktori nacrtu su pošli sa stajališta da broj upisnika treba promatrati sa stajališta međunarodno pravnih odnosa broda. Istina, kako smo već istakli, ni sa ovog stajališta nije nužno da bude više upisnika, već bi bilo dovoljno da se brod, u pogledu elemenata koji su relevantni za njegov međunarodno pravni status, legitimira podacima u upisnom listu. Međutim unatoč tome, smatrali su da je uputnije ustrojiti više upisnika da bi se na taj način ne samo olakšala brodu legitimacija, nego, preko toga, učvrstila njegova eventualno specijalna međunarodno-pravna kvalifikacija. Na temelju ovih i sličnih razloga u Zakonu je podjela upisnika postavljena na bazi međunarodnog statusa broda, pa tako postoje: upisnik trgovačkih brodova, upisnik ribarskih brodova i upisnik brodova za upravne svrhe. Posebno je, kao sasvim specifičan i formalno odvojen upisnik brodova u gradnji. U upisnik trgovačkih brodova upisuju se svi brodovi koji se ne upisuju u neki drugi upisnik. Posebno treba naglasiti da novi upisnik brodova za upravne svrhe nije identičan s do sada postojećim upisnikom brodova za neprivredne svrhe. Dok se u novi upisnik samo brodovi koji služe plovidbi u upravne svrhe» (čl. 12 st. 3), u raniji su se uz ove, upisivali i brodovi za »naučne, sportske, zabavne i druge slične svrhe« (čl. 12 st. 1 Uredbe o upisu). I pod pretpostavkom da je bio zadržan dosadašnji sistem upisnika, morao bi se mijenjati upisnik brodova za neprivredne svrhe, jer su se u njemu upisivali brodovi s različitim međunarodno-pravnim statusom, i to na način da nije bilo moguće odrediti njihovu pravnu kvalifikaciju. Budući su redaktori nacrtu svojim stajalištem predložili korijenitu promjenu u tradicionalni sistem upisnika na našoj obali, zakonodavcu su stavili na dispoziciju i alternativno rješenje, koje je uglavnom odgovaralo dosadašnjem. Poznato nam je da je velika većina onih kojima je nacrt bio dostavljen na primjedbu, bila za stajalište redaktora, a i oni koji su bili za stari sistem, obično su odgovarali da je novi sistem pravilniji, ali da prelazak na njega zahtjeva izvjesne troškove. Zakonodavac ove razloge nije prihvatio kao dovoljno opravdane.

b) U pogledu unutrašnje strukture upisnika, nije, može se reći, učinjena nikakva bitna izmjena. I dalje je zadržan sistem zemljišnih knjiga. Jedina iznimka vrijedna pažnje je odredaba čl. 17 st. 3 prema kojoj uložak glavne knjige upisnika brodova za upravne svrhe ima samo opisni i vlasnički list, dakle bez teretnog. Zakonodavac je, naime, stao na stajalište da teretni list nije potreban jer da brodovi za upravne svrhe ne mogu biti opterećeni realnim teretima, i da u međunarodnim odnosima uživaju imunitet od zapljene. Unatoč tome, čini nam se, da nije trebalo ukinuti teretni list. U međunarodnoj pomorskoj praksi bilo je slučajeva da su brodovi za privredne svrhe, koji su bili opterećeni hipotekom rekviriranjem, ili inače bili određeni za upravne svrhe. Ti brodovi doduše nisu mogli biti zapljenjeni dok su bili u vladinoj službi, ali kada su prestali tu službu obavljati, hipoteka je opet dobila puni značaj. Premda je kod nas zaista teško zamisliti ovakav slučaj, ipak ga se ne može unaprijed isključiti, pa je, po našem mišljenju, trebalo radi ovoga, kao i zbog teoretske potpunosti zakona, i za upisnik brodova za upravne svrhe predvidjeti teretni list. Moramo, čini nam se, obratiti pažnju, na jednu daleko važniju okolnost, koja proizlazi iz samog prihvaćenog unutrašnjeg ustrojstva upisnika brodova, bez obzira na detaljna rješenja. Poznato je da se sistemu zemljišnih knjiga, za promet nekretnina, u novije vrijeme iznose na više ili manje uvjerljivi prigovori tako da su neki postavili i pitanje oportunisti njegovog daljnjeg postojanja. Bez obzira na koji način će ovaj, da ga tako nazovemo, spor biti riješen, zakonodavac je za brodove već zauzeo načelno stajalište. Upisnici su tako postavljeni da su upravo određeni za primjenu zemljišno-knjižnog prava. Ista unutrašnja struktura upisnika postojala je i do danas, ali njenom daljnjem održavanju, upravo s ovog stajališta, pridajemo naročito značenje. U vrijeme donošenja uredbe o upisu pitanje zauzimanja konačnog stajališta u pogledu stvarnih prava na brod nije bilo toliko ni aktualno, a ni zrelo za rješavanje. Radi toga su sa-

držajno bili prihvaćeni propisi bivše Jugoslavije da bi se tako, do konačnog rješenja, mogli primjenjivati kao pravna pravila predratni propisi o stvarnim pravima na brod. Kod donošenja ovog Zakona situacija je bila potpuno drukčija. Ne radi se više o jednom provizoriju, već o rješenju koje je plod četrnaestogodišnjeg iskustva, i to upravo u vrijeme kada se radi na uzakonjenju instituta stvarnih prava općenito. Mislimo da možemo ustvrditi da je ovim Zakonom zakonodavac zauzeo konačno stajalište o stvarnim pravima na brod.

7 Napušten je još jedan naš tradicionalni institut — luka pripadnosti. Mjesto nje je uveden pojam luke upisa. Luka pripadnosti, koja je u vrijeme postanka ovog pojma značila luku odakle se upravlja brodom, izgubila je tokom vremena taj svoj smisao, od kada su sjedišta poduzeća sve to više prelazila u unutrašnjost, a osobito od kada su se pojavile t. zv. jeftine zastave sa svojom neobično velikom tonažom. Kod nas, doduše brodarska poduzeća imaju svoja sjedišta na obali, ali, unatoč tome luka pripadnosti nije morala značiti luku sjedišta poduzeća, već se ona birala sa širim ili užim teritorijalnim ograničenjem, uglavnom po svojoj slobodnoj ocjeni. Ta luka nije morala biti mjesto gdje je brod upisan. Ovo se naročito ispoljavalo u vrijeme kada su se upisnici brodova duge i velike obalne plovidbe, vodili na jednom mjestu, a oni male obalne plovidbe samo kod bivših Uprava pomorske oblasti. Pod ovim uvjetima luka pripadnosti, imala je, s ovog stajališta, jedinu svrhu da se omogućiti da brodovi imaju luku pripadnosti naših primorskih mjesta s velikom pomorskom tradicijom. Danas pak, kad sve upisnike vode sve Lučke kapetanije i kada svaka komuna može osnovati brodarsko poduzeće, luka pripadnosti je izgubila i tu svrhu. Luka upisa ima svakako prednost pred lukom pripadnosti jer ima realni značaj.

8. Propis Zakona da upisnike brodova vode Lučke kapetanije znači samo prihvaćanje sadašnjeg stanja. Teritorijalno je nadležna ona kapetanija na čijem je području sjedište nosioca prava korištenja ili prebivalište vlasnika odnosno brodarka, ako je brod upisan u naš upisnik na temelju činjenice da mu je brodar jugoslavenska pravna odnosno fizička osoba. Međutim u vezi napuštanjem pojma luke pripadnosti i uvadanjem luke upisa, trebalo je riješiti pitanje teritorijalno nadležne Lučke kapetanije, u slučaju da se sjedište nosioca prava korištenja, odnosno vlasnika ili brodarka ne nalazi na morskoj obali. Za te slučajeve Zakon je prihvatio sljedeća rješenja: Nadležnu Lučku kapetaniju određuje: 1. »Republički organ uprave nadležan za poslove sigurnosti plovidbe — kad je sjedište nosioca prava korištenja odnosno brodarka ili prebivalište vlasnika broda odnosno brodarka na teritoriji republike koja ima Lučke kapetanije«. 2. »Savezni sekretarijat za saobraćaj i veze — kad je sjedište nosioca prava korištenja odnosno brodarka ili prebivalište vlasnika odnosno brodarka na teritoriji republike koja nema Lučke kapetanije ili se radi o brodu iz člana 4. ovog Zakona« (čl. 15 st. 2). Čini nam se da riječi na koncu citiranog mjesta »ili se radi o brodu iz člana 4. ovog Zakona« nisu potpuno jasne. Nejasno je, naime, da li će Savezni sekretarijat za saobraćaj i veze donositi rješenje uvijek kada se radi o vlasniku strancu koji nema boravište na našoj obali ili samo onda ako se nalazi u inozemstvu dotično ako boravi na teritoriji republike koja nema



Jedna od stogodišnjih trabakula u Račišću

Lučke kapetanije. Doslovno tumačenje govori o smislu nadležnosti saveznog sekretarijata, a logičko o pravu republičkog organa. Mi bi bili skloniji ovom drugom tumačenju, jer bi zaista bilo nelogično da savezni sekretarijat određuje nadležnu Lučku kapetaniju, ako stranac ima boravište na teritoriju republike koja ima Lučku kapetaniju. Ovo tim prije što će, kako to proizlazi iz čl. 15 Zakona, stranac koji boravi na obali, morati upisati brod kod one Lučke kapetanije, koja je nadležna za mjesto njegovog prebivališta.

Prema čl. 15 st. 3 Zakona »pomorski brod u gradnji upisuje se u spisak brodova u gradnji Lučke kapetanije na čijem je području brodogradilište koje gradi brod«. Mislimo da nije jasno rješeno pitanje da li će se i gdje morati upisati i brod koji se gradi na nekom riječnom brodogradilištu, kao što to biva kod pomorsko-riječnih brodova. Ti su brodovi, kako smo naveli, pomorski brodovi, a prema čl. 3 Zakona u upisnik broдова mora se upisati »brod koji se gradi u jugoslavenskom brodogradilištu«. Ne kaže se na primorskom brodogradilištu, već u brodogradilištu uopće, pa prema tome i na riječnom. Ovo nam se stajalište čini potpuno pravilnim. Ako se već prihvatio princip obligatnog upisa pomorskih brodova u gradnji, tada zaista na tu dužnost u nijednom slučaju ne može utjecati činjenica da li se brod gradi na primorskom ili riječnom brodogradilištu. Upis broda u gradnji ima jedinu svrhu reguliranje imovinsko pravnih odnosa u vezi s stvarnim pravima na brod, pa je i ovo jedan od razloga koji govori za to da mjesto gdje se brod gradi nije relevantno. Kada bi Kapetanije riječnih pristaništa imale organizirane upisnike brodova kao i one morskih luka, ne bi bilo nikakve zaprieke da se i pomorski brodovi u gradnji koji se grade na riječnim brodogradilištima, upisuju kod Kapetanija pristaništa. Čini nam se da bi navedenu nejasnoću Zakona trebalo tako ispuniti da se na citirani propis st. 3 čl. 15 shodno primjenjuju odredbe st. 2 istog člana.

9. I propisi o brisanju broda iz upisnika doživjeli su stanovite izmjene. Djelomično izmjene odnose se na poboljšanje formulacije i nisu bitne prirode, jer se sada na jasan način određuje ono što u do sada važećoj uredbi nije bilo potpuno stilizirano. Bitna je razlika u pogledu pretpostavke za propast broda. Do sada se smatralo da je brod na mehanički pogon propao ako je od posljednje vijesti o njemu proteklo tri mjeseca, a za brod bez mehaničkog pogona šest mjeseci. Te pretpostavke vrijedile su i za čamce. Ova odredba, koja je uglavnom recipirana iz ranijih propisa, bila je zastarjela. To se prvenstveno odnosilo na brodove bez mehaničkog pogona, za koje je rok od 6 mjeseci zaista bio predugačak. Danas ovi brodovi, ako uopće i postoje, plove uglavnom u domaćim vodama, pa se o njihovoj propasti dozna i nakon proteka nekoliko dana o gubitku vijesti, u koliko je u praksi uopće potrebno pribjeći pretpostavci. U koliko plove u međunarodnoj plovidbi, moraju imati telekomunikaciona sredstva, koja omogućavaju komunikaciju s brodom pa je i s ovog stajališta rok od šest mjeseci bio nesuvremen. I rok od tri mjeseca je s ovog gledišta u stvari predugačak. Međutim, unatoč tome, Zakon je za sve brodove bez obzira na vrstu pogona predvidio da će se smatrati da su propali ako od primitka posljednje vijesti o njima protekne tri mjeseca. Redaktori su, naime, smatrali da propast broda toliko jako utječe na najrazličitije i pravne i stvarne odnose, da ipak treba u ovom smislu predvidjeti jedan duži rok, da bi se izbjegla eventualna nepredviđena iznenađenja. Za čamce je, naprotiv, predviđen rok pretpostavke o propasti mjesec dana. Prema dosadašnjim propisima, za čamac bez mehaničkog pogona trebalo

je čekati punih šest mjeseci da bi nastupile pravne posljedice njegove propasti, i ako je već poslije nekoliko dana bilo jasno da je brod propao. Obzirom na naše prilike mislim, da je rok od mjesec dana potpuno primjeren.

10. Dok je uredba o upisu u jednakom opsegu normirala ustrojstvo upisnika i očevidnika čamaca, Zakon je napustio ovaj sistem. U pogledu čamaca ima samo nekoliko najosnovnijih odredaba, i to osim već navedenih propisa o dužnosti upisa još: odredba da čamac upisom ulazi u sastav jugoslavenske trgovačke mornarice da se čamci upisuju u evidencije čamaca; da izvodi iz tih evidencija imaju dokaznu snagu javnih isprava, da je vlasnik dužan podnijeti zahtjev za brisanje iz evidencije; te propis o kažnjavanju. Sve je ostalo prepušteno saveznom sekretaru za saobraćaj i veze da ova pitanja regulira posebnim propisima. Iz odredbe da se čamci upisuju u evidencije čamaca, ne proizlazi potpuno jasno da li je izraz »evidencija« upotrebljen u formalnom i sadržajnom značenju. Ako joj se daje formalni značaj, proizlazilo bi da su dosadašnji očevidnici čamaca ukinuti, a da se mjesto njih moraju uspostaviti registri koji će se zvati »evidencije čamaca«. U obratnom slučaju, naime ako se izrazu »evidencija« daje samo sadržajno značenje savezni sekretar bi mogao odlučiti da li će se evidencije čamaca i dalje zvati očevidnici ili nekako drukčije. Stvar je sekretara da se odluči između ove dvije mogućnosti. Zakon je ipak u čl. 35 t. 2 donio jednu odredbu s kojom je savezni sekretar u donošanju propisa o upisu čamaca ograničen. U navedenom mjestu se, naime, kaže da će se kazniti vlasnik čamca ako u propisanom roku »ne podnese zahtjev ma za koji upis u evidenciju čamaca«. Iz ovoga proizlazi da su svi upisi u evidenciju čamaca već na temelju Zakona obvezni i da u tom pogledu provedbeni propisi ne mogu ništa izmijeniti. Zadržan je, dakle, dosadašnji sistem obveznosti svih upisa koji se odnose na čamce. Ne samo da ovom rješenju nemamo što prigovoriti, nego ga dapače smatramo veoma korisnim. Samo bi prigovorili u svim formalnom pogledu. Dužnost odnosno fakultativnost upisa predstavlja jedno od osnovnih načela, pa je trebalo to i formalno posebno istaći, a ne o tome zaključivati indirektnim putem preko kaznenih odredaba.

11. Za brodove je također zadržan dosadašnji sistem, po kojem je upis o promjeni u upisni list obvezan, a u ostala dva lista fakultativan. I ovo rješenje ima svoje potpuno i stvarno i pravno opravdanje.

12. Zakon nema skoro nikakvih propisa o postupku upisivanja. Sigurno je da nije nehotični propust, već je po svoj prilici to zakonodavac namjerno učinio, namjeravajući donijeti poseban zakon u kojem će čitavu materiju postupka, kako upravnog, tako i imovinskog karaktera, detaljno normirati. Poznato nam je da se već radi na tom polju.

Da zaključimo: Zakon o upisu pomorskih brodova i čamaca predstavlja nesumnjivo vidan pozitivni doprinos u izgradnji našeg pomorskog zakonodavstva. On će zajedno s propisima o stvarnim pravima na brod i o odnosnom postupku predstavljati zaokruženu cjelinu, i to o materiji koja je od neobičnog značenja ne samo za pomorstvo nego i brodogradnju. Očekivati je da će i budući zakoni ove serije također, kao i ovaj, prihvatiti rezultate suvremene pomorsko-pravne nauke i prakse, i da će u okviru naših specifičnih uvjeta, u najvećoj mjeri slijediti rješenja međunarodnih unifikijskih konvencija.