

Prof. dr. sc. **Marko Ilešič***
Pravni fakultet
Ljubljana, Slovenija
Prof. dr. sc. **Marko Pavliha****
Fakultet za pomorstvo i promet
Piran, Slovenija

NOVI POMORSKI ZAKONIK REPUBLIKE SLOVENIJE

A. UVOD

Alea iacta est! Republika Slovenija je pred kratkim končno dobila svoj lastni pomorski predpis, ki je nadomestil Zakon o pomorski in notranji plovbi - ZPNP (Uradni list SFRJ, št. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89 in 29/90). Slednjega je Slovenija z osamosvojitvijo 25. junija 1991 začasno prevzela v svoj pravni sistem, in sicer na podlagi 4. člena Ustavnega zakona za izvedbo temeljne ustavne listine o samostojnosti in neodvisnosti republike Slovenije (Uradni list RS, št. 1/91), v katerem je določeno, da se v Sloveniji do izdaje ustreznih predpisov smiselno uporabljajo kot republiški predpisi tisti zvezni predpisi (bivše SFRJ), ki so veljali v Republiki Sloveniji ob uveljavitvi tega (ustavnega) zakona, pod pogojem, da ne nasprotujejo slovenskemu pravnemu redu in ni drugače določeno s tem zakonom. V glavnem ZPNP ni bil v nasprotju s pravnim redom nove države, saj ni bil bistveno obremenjen s pravili o socialistični ureditvi ter družbeni lastnini in samoupravljanju, razen v nekaterih

* Prodekan in izredni profesor civilnega prava na Pravni fakulteti Univerze v Ljubljani; predsednik Zveze društev pravnikov Slovenije; podpredsednik Olimpijskega komiteja Slovenije; član in sekretar pravnega odbora Evropskih olimpijskih komitejev (EOC); član številnih slovenskih in tujih arbitraž; član Mednarodnega združenja pravnikov (ILA) in številnih drugih tujih strokovnih združenj; član častnega razsodišča Društva za pomorsko pravo Slovenije; titulami član Mednarodnega pomorskega odbora (CMI).

** Predstojnik Katedre za pomorsko in prometno pravo ter izredni profesor za transportno in zavarovalno pravo na Univerzi v Ljubljani, Fakulteti za pomorstvo in promet; svetovalec uprave Pozavarovalnice Sava, d.d.; gostujoči profesor na IMO International Maritime Law Institute na Malti; član Sodnega sveta Republike Slovenije; predsednik Društva za pomorsko pravo Slovenije; titularni član Mednarodnega pomorskega odbora (CMI).

maloštevilnih določbah, zato ga je praksa brez posebnih težav še naprej uporabljala. Seveda pa je že samo dejstvo, da je šlo za zakon iz razpadle SFRJ, terjalo, da se je pomorsko pravo uredilo z novim zakonom, ki naj bi uredil vsa pomorskoppravna razmerja, torej tudi tista, ki jih iz razlogov kompetenčne razdelitve ali iz kakšnih drugih razlogov v ZPNP ni najti. Ogrodje ZPNP je bilo zgrajeno iz najpomembnejših mednarodnih konvencij, zato je služilo kot podlaga za pripravo novega Pomorskega zakonika, pri tem pa so bila upoštevana najnovejša dogajanja na področju mednarodnega pomorskega prava ter seveda tudi Pomorski zakonik Republike Hrvaške.

Državni zbor Republike Slovenije je torej na svoji seji dne 23.marca 2001 sprejel težko pričakovani **Pomorski zakonik - PZ** (Uradni list RS, št. 26/2001), ki predstavlja prvo celovito kodifikacijo pomorskega prava na območju Slovenije, čeprav pomorskoppravna tradicija Slovincem ni neznana. *Pomorski zakonik* ureja bolj ali manj vsa vprašanja pomorskega prava, vključno s suverenostjo Republike Slovenije na morju, kar je izjemno celo v primerjalnopravnem pogledu (kot je že razvidno iz imena, zakonik ne ureja plovbe po notranjih vodah, ki bo predmet posebnega zakona). Zaradi vseobsežnosti predpisa (enajst delov, 999 členov) je zanj primerna uporaba izraza "zakonik", ki je običajen za podobne akte v svetu. Vsekakor gre za doslej najboljšežnji zakon, ki ga je sprejel slovenski parlament.¹

V nadaljevanju so v telegrafskem slogu in po posameznih (enajstih) delih predstavljene najpomembnejše določbe novega *Pomorskega zakonika*, o katerih se bo bržkone še veliko govorilo in pisalo, upajmo da tudi s strani hrvaških kolegov. Nenazadnje je Republika Hrvaška že prestala nekaj korenitih sprememb svoje pomorske zakonodaje, zato se bomo Slovenci še kako radi ozrli po njenih izkušnjah ter v prihodnosti po potrebi ustrezno spremenili naš zakonik.

¹ Dne 18.3.1994 je bil v Uradnem listu RS, št. 15/94 objavljen javni razpis o izdelavi strokovnih podlag za ureditev področja prometa po morju in notranjih vodah. Na razpis se je prijavila ljubljanska Pravna fakulteta, ki je bil tudi izbrana. Osnutek *Pomorskega zakonika* je bilo treba izdelati do junija 1994. Pri izdelavi so sodelovali zaposleni na Pravni fakulteti (**dr. M. Ilešič, dr. P. Grilc, dr. A. Polajnar-Pavčnik, dr. M. Škrk, dr. D. Wedam-Lukič in dr. B. Zabel**), zunanji sodelavci Pravne fakultete (**dr. M. Pavliha, mag. G. Velkaverh in A. Kariž**), Visoka pomorska in prometna šola (sedaj Fakulteta za pomorstvo in promet) s sodelavci (mag. A. Pirš, mag. A. Novak, mag. Z. Klasek, mag. J. Rugelj, mag. J. Brank in D.Ulčar). Pri obrazložitvi predloga sta v največji meri sodelovala dr. Ilešič in dr. Pavliha. Osnutek zakonika je bil oddan v začetku poletja 1994, potem pa je sledilo usklajevanje z ministrstvom ter drugimi zainteresiranimi, zlasti s pomorskimi agenti. **Predlog Pomorskega zakonika za prvo obravnavo je bil dne 19. septembra 1994 objavljen v Poročevalcu DZ RS št. 35/94.** Po dolgotrajnih usklajevanjih je bil predlog zakonika za drugo obravnavo oziroma za sprejem po hitrem postopku objavljen v Poročevalcu DZ RS, št 41/2000 z dne 13.junija 2000Med strokovnjaki z Ministrstva za promet je treba omeniti zlasti pomemben prispevek državnega sekretarja **E. Roškarja, g. A. Grünfelda, gdč. N. Brejc in gdč. A. Andrijašič.**

B. BISTVENE DOLOČBE POMORSKEGA ZAKONIKA

1. SPLOŠNE DOLOČBE IN SUVERENOST REPUBLIKE SLOVENIJE

1.1. *Splošne določbe*

Zakonik ureja suverenost, jurisdikcijo in nadzor Republike Slovenije na morju, varnost plovbe po teritorialnem morju in notranjih morskih vodah ter pravni režim pristanišč; stvarnopravna razmerja ter pogodbeni in druga obligacijska razmerja, ki se nanašajo na plovila; vpis plovil, omejitve ladjarjeve odgovornosti, skupno havarijo, izvršbo in zavarovanje na plovilih in kolizijska pravila.

Pri razlagi oziroma pomenu izrazov so bila upoštevana ustrezna mednarodnopravna pravila in praksa držav. To še posebej velja pri definiciji vojaške ladje, javne ladje ter jedrske ladje. V skladu z razvojem mednarodnega pomorskega prava velja poudariti, da je razlikovanje med čolnom in ladjo določeno z dolžino 24 metrov in ne 12 metrov kot je bilo doslej.

1.2. *Suverenost Republike Slovenije*

V nekdanji SFRJ je bilo področje prava morja (pomorskega mednarodnega prava) urejeno z *Zakonom o obalnem morju in epikontinentalnem pasu Socialistične federativne republike Jugoslavije* (Uradni list SFRJ, št. 49/87). Po osamosvojitvi je Slovenija leta 1994 notificirala nasledstvo *Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu*, ki je bila podpisana Montego Bayu na Jamajki 10. decembra 1982 (objavljena v Uradnem listu SFRJ - Mednarodne pogodbe, št. 1/86), veljati pa je začela 16. novembra 1994.

Slovenski *Pomorski zakonik* v skladu s pravili in načeli mednarodnega prava ureja režim Republike Slovenije nad morjem pod slovensko suverenostjo, jurisdikcijo in nadzor nad domačimi in tujimi ladjami v tem morju v skladu z domačo zakonodajo ter mednarodnim pravom, jurisdikcijo in nadzor nad dejavnostmi v tem morju ter pravico do pregona nad tujimi ladjami, če kršijo pravni red Republike Slovenije v morju pod njeno suverenostjo.

Zakonik izhaja iz 4. člena *Ustave Republike Slovenije*, v katerem je zapisano, da je Republika Slovenija enotna in nedeljiva država ter določa suverenost Republike Slovenije nad njenimi notranjimi morskimi vodami in teritorialnim morjem. Nadalje izhaja iz dejstva, da ima Republika Slovenija glede na svojo geografsko lego značaj tako imenovane "geografsko prikrajšane države", torej države brez pripadajočega epikontinentalnega pasu oziroma suverenih pravic na tem pasu ter da glede na svojo lego nima možnosti, da bi proglasila druge morske pasove zunaj območja svoje državne suverenosti v smeri proti odprtemu morju (zunanji morski pas, izključno

ekonomsko cono). Upoštevajoč 8. člen Ustave je zakonik usklajen z mednarodnimi pogodbami, ki obvezujejo Republiko Slovenijo ter s splošno veljavnimi pravili in načeli mednarodnega prava. V tem smislu je med drugim prevzel tudi nekatera določila omenjene konvencije iz leta 1982, ki po stališču mednarodnopravne doktrine in prakse držav veljajo kot mednarodno običajno pravo.

Ta del zakonika v skladu z mednarodnim pravom določa temeljni pravni režim v slovenskih notranjih morskih vodah ter v slovenskem teritorialnem morju, torej v območjih, ki skupaj z zračnim prostorom in njunim morskim dnem in podzemljem spadajo pod suverenost Republike Slovenije. Notranje morske vode obsegajo vsa pristanišča, zalive ter sidrišče koprskega pristanišča, opredeljeno z določenimi geografskimi koordinatami.

Zakonik izrecno predpisuje, da je zunanja črta slovenskega teritorialnega morja državna meja Republike Slovenije na morju. Glede na to, da Slovenija še nima določene morske meje s sosednjo Republiko Hrvaško, in upošteva dejstvo, da bivši jugoslovanski zakonodajalec v Tržaškem zalivu ni konkretiziral ravnih temeljnih črt, zakonik ne more (drugače kot za notranje morske vode) precizneje določiti mej teritorialnega morja Republike Slovenije. Določitev pomorskih meja je stvar mednarodnih konvencij, sicer pa se uporabljajo splošna načela mednarodnega prava, na katera se ta zakonik sklicuje. Zunanja meja slovenskega teritorialnega morja torej ni določena ter pušča v skladu s stališči slovenskih državnih organov in s sklepi državnega zbora Republike Slovenije vse možne variante delimitacije s sosednjo Hrvaško, vključno z neposrednim izstopom iz slovenskega teritorialnega morja na odprto morje. Z mednarodno pogodbo, s katero je lahko določena mejna črta, je mišljena predvsem *Osimska pogodba* iz leta 1975.

Mednarodno pravo uvršča notranje morske vode pod režim izključne suverenosti obalne države. Zato zakonik ureja režim vstopanja tujih ladij v notranje morske vode Republike Slovenije, sistem pridobitve predhodnih dovoljenj za to vstopanje pri tujih ladjah, ki jim sicer ta vstop ni dovoljen, vključno z državnimi organi, ki ta dovoljenja izdajajo, določitev slovenskih pristanišč, ki so odprta za mednarodni promet, določitev pristanišča Koper kot edinega slovenskega pristanišča, v katerega lahko na temelju predhodnega dovoljenja vplovejo tuje vojaške ladje, ter pravilo o kabotaži. Zakonik postavlja temeljno pravilo o pogojih za možnost opravljanja znanstvenega raziskovanja in drugih podvodnih aktivnosti v slovenskih notranjih morskih vodah in teritorialnem morju.

Glede na to, da mora obalna država po mednarodnem pravu dopustiti tujim ladjam pravico do neškodljivega prehoda v svojem teritorialnem morju, zakonik ureja tudi ta prehod. Država tuje vojaške ladje mora o namenu neškodljivega prehoda svoje vojaške ladje skozi teritorialno morje Republike Slovenije obvestiti po diplomatski poti Ministrstvo za zunanje zadeve Republike Slovenije najmanj 24 ur pred vplovitvijo v teritorialno morje Republike Slovenije. Z ekološkega vidika je v slovenskem teritorialnem morju pomembno določiti obvezno plovno pot za tuje vojne ladje,

tankerje, jedrske ladje ter druge ladje, ki prevažajo nevarne snovi, oziroma se s sosednjima Hrvaško in Italijo ter v sodelovanju z IMO dogovoriti o shemah ločenega prometa v Tržaškem zalivu.

Po vzoru hrvaške zakonodaje zakonik opušča pogoj vskladiščene ali spravljene ribiške opreme pri neškodljivem prehodu ribiških ladij v slovenskem teritorialnem morju. Glede na imuniteto tujih vojaških in tujih javnih ladij v negospodarske namene je uzakonjeno ustrezno mednarodnopravno pravilo o odpoklicu tuje vojne ali javne ladje iz slovenskega teritorialnega morja (na primer 30. člen *Konvencije ZN o pomorskem mednarodnem pravu*). Končno je v tem poglavju urejena še mednarodnopravno priznana pravica obalne države do pregona tuje ladje, ki je tudi v skladu s 52. členom *Zakona o nadzoru državne meje* (Uradni list. RS, št. 1/91).

2. VARNOST PLOVBE

2.1. Skupne določbe

V poglavju o varnosti plovbe so določeni splošni pogoji, ki jih obsega pojem varnosti plovbe, to so plovne poti na morju, objekti za varnost plovbe (označbe na plovnih poteh), vrste morskih pristanišč, sidrišča, pogoje, ki jih morajo izpolnjevati plovila in plavajoče naprave ter posadke na njih in dolžnosti oseb, ki opravljajo prevoz v javnem prometu ali izkoriščajo pristanišče ali skrbijo za vzdrževanje in zaznamovanje plovnih poti.

Vsebinsko so navedena pravila le zakonska konkretizacija mednarodnih pomorskih običajev z dolgo zgodovinsko tradicijo in operacionalizacija veljavnih mednarodnih konvencij, zlasti *Ženevskega statuta o mednarodnem režimu morskih pristanišč iz leta 1923* in *Konvencije o olajšavah v pomorskem prometu iz 1966*.

Poglavitni organ, ki mora skrbeti za varnost plovbe, je Uprava RS za pomorstvo v okviru Ministrstva za promet, ki je prevzela tudi naloge bivše Pristaniške kapitanije. Zakonik natančno določa njene pristojnosti.

2.2. Plovne poti

Zakonik opredeljuje morsko plovno pot. To je pas na morju, ki je dovolj globok in dovolj širok za varno plovbo plovnega objekta. To pomeni, da plovne poti v teritorialnem morju niso upravno določene kot na primer koridorji v letalskem prometu. Plovne lastnosti ladje (ugrez ladje) vplivajo na način in smer plovbe (po katerem delu teritorialnega morja bo ladja plula ob vplovitvi v domače pristanišče ali v neškodljivem prehodu tuje ladje v pristanišče, na primer Trst). Zakonik določa, da lahko minister, pristojen za pomorstvo (sedaj minister za promet), določi shemo ločene plovbe, če je to potrebno zaradi varnosti plovbe.

Gledevzdrževanja objektov za varnost plovbe določa zakonik obveznost, da morajo biti plovne poti tako vzdrževane, da bodo redno plovne in da bodo objekti za varnost plovbe (svetilniki in druge označbe) redno in pravilno delovali (pomeni, da skladno z objavljenimi karakteristikami).

2.3. Pristanišča

2.3.1. Stara ureditev

Upravljanje z pristanišči javnega prometa in namenskimi pristanišči, pristaniški red, remorkažo in pilotažo je dosedaj urejal *Zakon o lukah* (Uradni list SRS, št. 7/77 in 29/86), ki temelji na ZPNP (15. do 23. člen). V citiranem zakonu so bile urejene luke in pristanišča (15. člen), odprtost za javni promet ali posebne namene (16. člen), pogoji, pod katerimi so lahko nekdanje OZD (organizacije združenega dela) izkoriščale luko (17. in 18. člen) ter osnove za vzdrževanje reda in varnosti v lukah (19. do 25. člen). Isti vir v zvezi s pristanišči in javnimi službami, ki se opravljajo v zvezi z njim, je urejal tudi problematiko pilotaže ter varnosti plovbe (24. do 40. člen).

Nekdanja ureditev je luškemu podjetju poverila tudi upravljanje, vzdrževanje, gradnjo in obnovo pristaniških naprav, zgrajene in nezgrajene obale ter določenih infrastrukturnih sistemov. Taka ureditev pristanišč kot funkcionalne celote ne ustreza več novim razmeram v ekonomskem, političnem in strokovnem pogledu. Nova načela organiziranja državne uprave, republiškega proračuna in gospodarskih javnih služb zahtevajo nov sistem financiranja vzdrževanja in popravila javnega dobra, pristaniških naprav in drugih infrastrukturnih sistemov. Dosedanje financiranje zadev posebnega družbenega pomena namreč ni več ustrezno, saj mora razpolaganje in financiranje javnega dobra in razvoja pristanišč prevzeti tisti organ, ki bo z njimi dejansko razpolagal. Uskladitvi organiziranja pristanišča novim zakonskim zahtevam in ekonomskim razmeram je bilo treba prilagoditi tudi odgovornost in organizacijo nadzora nad varnim opravljanjem pristaniških dejavnosti (pomorska pilotaža, vleka plovnih objektov).

2.3.2. Nove rešitve

V novem zakoniku se namesto luka uporablja izraz pristanišče, kar je v skladu z *Resolucijo o pomorski usmeritvi Republike Slovenije* in leta 1991. Zakonik je zasnovan širše kot *Zakon o lukah*, širši pa je tudi od dosedanjega ZPNP, saj obe problematiki združuje.

Definicija pristanišča je smiselno enaka tisti iz *Zakona o lukah* in ZPNP. Opredeljena je tudi pristaniška infrastruktura, ki se lahko uporablja le za namen,

kateremu služi in ne more biti del stečajne mase, pred vsako spremembo pristaniške infrastrukture pa je treba pridobiti soglasje Vlade RS oziroma organa lokalne skupnosti. Pristanišča so razdeljena na (a) pristanišča za javni promet, (b) pristanišča za posebne namene in (c) vojaška pristanišča. V ureditev vojaških pristanišč in pristojnosti v zvezi s tem se zakonik ne spušča. Med pristanišči so po pomembnosti prva pristanišča za mednarodni javni promet, ki jih določa Vlada RS. Ostala pristanišča (športna pristanišča, marine, mandračji, pristanišča za opravljanje dejavnosti gospodarskih subjektov idr.) določa organ lokalne skupnosti po pristojnosti rei sitae. Pri določitvi pristanišča mora pristojni organ upoštevati ugotovitve glede izpolnjevanja pogojev za varnost plovbe.

Med pojmi, ki jih uvaja zakonik, je pomembna tudi opredelitev pristaniške dejavnosti. Ta se odvija v obliki gospodarske javne službe ali pa jo kot svojo dejavnost opravljajo gospodarski subjekti izven režima javne službe. Pojem gospodarske javne službe je torej ožji od pojma pristaniške dejavnosti. Gospodarska javna služba se zagotavlja kot obvezna gospodarska javna služba na področjih, ki so vitalna za RS.

Zakonik v skladu z *Zakonom o gospodarskih javnih službah* (Uradni list RS, št. 32/93) zajema tudi področje ureditve gospodarske javne službe, ki zajema naslednje storitve: (a) redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture, namenjene za javni promet, (b) redno zbiranje odpadkov s plovil in (c) redno vzdrževanje objektov za varnost plovbe in plovnih poti. Zakonik je torej na novo opredelil tudi gospodarsko javno službo na področju dejavnosti pomorskega prometa, pristaniško infrastrukturo ter gospodarjenje s pristaniško infrastrukturo in vzpostavil učinkovit sistem financiranja infrastrukture ter izvajanja remorkaže in obvezne pilotaže ter vzdrževanja pomorskih plovnih poti. Pri tem so upoštevana naslednja načela: gospodarska javna služba na področju dejavnosti pomorskega prometa je obvezna gospodarska javna služba; država zagotavlja izvajanje gospodarske javne službe na področju pomorskih dejavnosti koprškega tovornega pristanišča ter zagotavlja delovanje svetilnikov, obalnih in pristaniških luči ter signalnih boj zaradi varnosti plovbe v javnem pomorskem prometu, krajevnih pristaniščih ter luči in signalnih boj v vojaških pristaniščih; v ostalih pristaniščih se zagotavlja vzdrževanje infrastrukture in storitve v obliki javne službe, ki jo podeljujejo lokalne skupnosti po teritorialnem načelu.

Z zakonikom se vzpostavlja status obvezne gospodarske javne službe na področju dejavnosti pomorskega prometa in učinkovit sistem financiranja, vzdrževanja ter razvoja pristaniške infrastrukture. Zagotoviti je treba trajnost, varnost in kakovost javnega pristaniškega prometa, kakor tudi vodenje ladij, vleko plovil ter vzdrževanje plovnih poti.

V zakoniku so v največji možni meri uporabljene rešitve iz primerjalnih ureditev, s tem da objektivne meje predlagani rešitvi predstavljata slovenska ustavna ureditev in *Zakon o gospodarskih javnih službah*.

Gospodarsko javno službo v koprskem tovornem pristanišču zaradi splošnega pomena za državo kot celoto zagotavlja Republika Slovenija. V ostalih pristaniščih

pa gospodarsko javno službo zagotavlja lokalna skupnost. Javna služba na področju pristaniških dejavnosti se zagotavlja z dajanjem koncesij osebam zasebnega prava, v javnem podjetju, v režijskem obratu, kar je usklajeno z rešitvami iz zakona o gospodarskih javnih službah. Takšna rešitev je izjemno široka in praktično omogoča oblikovanje izvajanja pristaniške dejavnosti v vseh oblikah, ki jih je mogoče razbrati iz primerjalne zakonodaje.

Zakonik se ne spušča v zelo pomembno problematiko morskega dobra, v katerega spadajo zlasti morje, morska obala, valolomi, ladjedelniški navozi, nasipi, plitvine, čeri, grebeni, ustja rek, ki se izlivajo v morje, kanali, ki so povezani z morjem, in živa ter neživa naravna bogastva itd. To bo predvidoma urejeno z drugim predpisom².

2.4. Red v pristaniščih

Določbe o pristaniškem redu so izraz klasičnega prava morja o režimu domačih ali tujih ladij v slovenskih pristaniščih. Glavni vir tega mednarodnega prava so bile že v preteklih desetletjih sklenjene tako imenovane konzularne konvencije, ki so odločilno vplivale na splošno sprejete mednarodne običaje. Jedro vprašanja je, koliko in kako je omejena suverenost države, ki ji ladja pripada, in koliko vanjo posega pravo obalne države, kjer se tuja ladja nahaja.³

Glavno načelo v mednarodnih pristaniščih je, da je tuja ladja podrejena pravu obalne države prav na področju nacionalnih norm o pristaniškem redu in odnosu do pristaniških oblasti, to je organov za varnost plovbe, policijskih in carinskih organov in drugih državnih služb, ki poslujejo v pristaniščih (sanitarni, veterinarski, fitopatološki in drugi nadzorni organi). Zakonik določa pristojnosti Uprave RS za pomorstvo glede reda v pristaniščih in drugih delih noranjih morskih voda ter v teritorialnem morju, še

² Predlog zakonika je sicer vseboval določbe o morskem javnem dobru, vendar zdaj ustrezne določbe vsebuje predlog zakona o vodah (druga obravnava, Poročevalec DZ RS št. 96/00 z dne 21. novembra 2000)

³ Septembra 1999 je Vlada sprejela sklep o določitvi organizacije za opravljanje strokovno tehničnih del glede varnosti in sposobnosti ribiških ladij in čolnov za plovbo in ribolov, s katerim je prenesla v naše pravo direktivo Sveta 97/79/EC (Ur.l. RS 76/99). Omeniti je treba *odredbo o znižanju tarifje pristaniških pristojbin oljnih tankerjev z ločenim balastom*, ki upošteva uredbo Sveta 29/78/EC (Ur.l. RS 1/00), in *uredbo o ratifikaciji Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (Port State Control, Ur.l.RS, Mednarodne pogodbe 8/00)*. V luči usklajevanja s pravnim redom EU je bil septembra 1999 sprejet *sklep o določitvi pooblaščenih organizacij za opravljanje strokovno tehničnih del za ugotavljanje izpolnjevanja pogojev za trženje plovil za rekreacijo*, ki je začel veljati v mesecu oktobru istega leta. Izjemno pohvalna je ideja, da naj bi do konca leta 2001 v Kopru ustanovili Medresorski center za nadzor nad plovbo, koordinacijo iskanja in reševanja na morju in nadzor nad plovbo ribiških ladij, in sicer v sodelovanju s Francijo na podlagi modela njenih CROSS centrov (za pomorstvo je sicer pristojna Uprava RS za pomorstvo v okviru Ministrstva za promet in zveze). Republika Slovenija ima tudi oblikovan program razvoja pristaniške infrastrukture za koprsko pristanišče, ki je zajeto v "vse-evropsko omrežje" (*TEN - Trans European Network*).

posebej pa vlogo pristaniških nadzornikov glede nadzorstva nad plovo čolnov.

Pri normiranju pristaniškega reda je zakonik sledil novjšim prizadevanjem mednarodne skupnosti za povečano varnost okolja in zaščito morskih voda. Poleg drugih prepovedi določa, da ladja, ki prevaža več kot 2.000 ton olja (naftnih in drugih derivatov), ne more vpluti v naše pristanišče brez finančnega poročstva (na primer zavarovanja) za kritje morebitne škode. Ladja, ki je že povzročila onesnaženje morja, pa ne more zapustiti našega pristanišča, dokler ne deponira sredstev za kritje škode.

2.5. *Pilotaža in obvezna vleka ladij*

Pomorska pilotaža je strokovno svetovanje poveljniku ladje, da se zagotovi varna plova v pristaniščih in drugih delih teritorialnega morja, kjer se pilotaža opravlja.

Zakonik vsebuje v poglavju o pilotaži določbe o pogojih, pod katerimi se pilotaža lahko opravlja, in primere, ko je pilotaža obvezna. Poleg upravnih norm podrobneje ureja tudi civilnopravna razmerja med ladjarjem pilotirane ladje in organizacijo, ki pilotažo opravi. Pilot mora svoje delo opravljati s skrbnostjo dobrega pilota ter odgovarja ladjarju za škodo, povzročeno s kršitvijo te dolžnosti. Vendar je njegova odgovornost (podobno kot pri odgovornosti ladjarja iz pogodb o plovbnih poslih) omejena do zneska 6.666 SDR, razen če je škodo povzročil namenoma. Sicer pa za škodo, ki nastane tretjim osebam v času pilotiranja, odgovarja ladja (ladjar), saj je pilot le svetovalec poveljniku ladje, ki dejansko vodi plovo s polno odgovornostjo. Ima pa ladjar regresni zahtevek do pilota. Omejena odgovornost pilotske organizacije je običajna v pomorskih državah, temelji pa na realnem pravnem položaju pilotiranja kot dejavnosti s povečano koncentracijo odgovornosti, napram številnim subjektom odgovornosti - ladjarjem, uporabnikom pilotaže.

Obvezna vleka ladij (remorkaža) je odločujoč element varnosti plova pri prihodu in odhodu ladje v pristanišča. Tehnologija pristajanja in priveza ladij na operativne obale je tehnično zahtevna naloga in običajno potrebuje asistenco pristaniških vlačilcev oziroma potiskovalcev. Obligacijska razmerja izpogodbe o vlečenju ureja zakonik v okviru pomorskih prevoznih pogodbah.

2.6. *Ladja*

Zakonik ureja ugotovitev sposobnosti ladje za plovo, njihovo izmeritev ter ladijske listine in knjige. Pomembna novost je v tem, da so za tehnično nadzorstvo pristojni klasifikacijski zavodi, ki so polnopravni člani Mednarodnega združenja klasifikacijskih zavodov. Vsebina teh določb je v glavnem povzeta po pravilih raznih mednarodnih pomorskih konvencij. Kot navaja praksa, mora imeti povprečna ladja več kot 50 različnih dokumentov.

2.7. Čoln

Kot rečeno, se po novi ureditvi šteje za čoln plovilo, ki meri v dolžino manj kot 24 metrov, kar pomeni, da bo večina plovil, ki se uporabljajo v navtičnem turizmu (npr. jahte) spadala v "milejši" režim kot ladje. Vendar to ne velja v celoti za ugotavljanje sposobnosti za plovbo, saj je Uprava Republike Slovenije za pomorstvo pristojna za ugotavljanje sposobnosti čolnov za plovbo za čolne do 12 metrov, za čolne nad 12 metrov pa je (kot za ladje) pristojen klasifikacijski zavod. Dovoljenje za plovbo čolna izda Uprava za pomorstvo.

2.8. Plavajoče naprave

Nadzor nad sposobnostjo za plovbo velja tudi za plavajoče naprave, torej za stvari, ki so stalno privezane oziroma zasidrane ali položene na morsko dno in niso namenjene za plovbo (plavajoči hoteli, restavracije, delavnice, skladišča, pontonski mostovi, plavajoče ploščadi, kopališčne ploščadi, privezni plovki, signalni plovki).

2.9. Ladijska posadka

To poglavje zajema pravila o ladijski posadki. Določbe se nanašajo na varstvo človeških življenj na morju, varnost ladje in plovbe, varovanje morja pred onesnaževanjem, zaposlovanje pomorščakov na ladji, odgovornost članov posadke in odgovornost ladjarja. Pravila so povzeta iz mednarodnih konvencij o varstvu človeških življenj na morju (na primer SOLAS) in o varnosti plovbe, pravilih o izogibanju trčenja na morju ter o nudenju pomoči in reševanju na morju, konvencij mednarodne organizacije dela o zaposlovanju pomorščakov na ladjah, repatriaciji pomorščakov, standardih za usposabljanje pomorščakov in ladijsko stražarjenje ter konvencij o preprečevanju onesnaženja morja.

Posebej je obravnavan poveljnik ladje, kjer je opredeljena njegova trojna funkcija: zastopnika ladjarja, odgovorne osebe za varnost plovbe in človeških življenj na morju ter izvrševalca javnih pooblastil.

2.10. Inšpekcijski nadzor

Zakonik ureja delo pomorske inšpekcije, ki je organizirana pri ministrstvu za promet. Predmet inšpekcijskega nadzora so vsi elementi, ki lahko vplivajo na pomorski promet in njegovo varnost in varstvo morskih voda ter okolja. Gre zlasti za nadzor sposobnosti ladij za plovbo (stanje in oprema ladje, ladijska posadka,

pravilnost krcanja blaga, oprema ladje za preprečevanje onesnaženja morja), za stanje plovnih poti, za pilotažo in remorkažo, za stanje pristaniških operativnih obal, gradnjo objektov na obalah in morju in drugo.

Posebno skrb obalni državi za spoštovanje mednarodnih norm in za prepoved diskriminacije tujih ladij v pristaniščih za mednarodni promet nalaga *Ženevski statut o mednarodnem režimu morskih pristanišč iz leta 1923*. Določila te konvencije se v Sloveniji dosledno spoštujejo. Drugi pravni temelj za delo pomorske inšpekcije in vsebino določb v nacionalnih predpisih, torej tudi v predloženem zakonu, so predvsem tiste mednarodne konvencije, ki so unificirale splošni javni interes za varnost plovbe, človeških življenj na morju in za varstvo okolja. To so mednarodna konvencija o zaščiti človeških življenj na morju (SOLAS) mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL). Mednarodna konvencija o pomorskih črtah, mednarodne konvencije ILO št. 147 o delovnih pogojih za pomorščake ter mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (STCW).

Način dela pomorske inšpekcije je opredeljen s splošnimi predpisi v Republiki Sloveniji, ki velja tudi za druge inšpekcijske organe. Neposredna metodologija pomorske inšpekcije pa je prilagojena mednarodnim standardom in normativom, ki veljajo v drugih evropskih pomorskih državah (zlasti članicah pariškega kluba). Tako inšpekcijski režim v zakoniku ne odstopa od režima v tujih pristaniščih, odprtih za mednarodni promet. Nadzor nad domačimi ladjami v pomorskem prometu pa zakonik nekoliko širše normira, tudi o nekaterih vprašanjih, ki niso predmet mednarodnih konvencij. Širši obseg nadzora obsega poleg upravno inšpekcijskega nadzora tudi tehnični nadzor, ki ga opravljajo strokovne organizacije (varstvo pri delu, usposobljenost pomorščakov, tehnično stanje in vzdrževanje ladje in drugo). Tudi ta povečan obseg nadzora izhaja iz mednarodne obveznosti, da država, kjer je ladja vpisana in vije njeno zastavo državne pripadnosti, primarno in celovito skrbi za varnost svojih ladij (določila konvencije o vpisu morskih ladij). Stopnja pravne in dejanske skrbi države do svojih ladij kaže na kvaliteto državne pripadnosti ladje, nasproti odprtim, "cenenim" registrom ladij v posameznih državah, kjer med državo vpisa in ladjo ni nobene organske povezave. Ladja s "cenenom" zastavo, je tako prepuščena le minimalnemu mednarodnemu inšpekcijskemu nadzoru, sicer pa je prepuščena sama sebi.

3. DRŽAVNA PRIPADNOST, IDENTIFIKACIJA IN VPIS LADJE

3.1. *Državna pripadnost, identifikacija in vpis ladje*

Slovensko državno pripadnost in hkrati s tem pravico in dolžnost, da izobesi slovensko pomorsko zastavo, pridobi ladja z vpisom v slovenski ladijski register. Slovenska pomorska zastava je državna zastava Republike Slovenije.

Vsaka ladja mora individualno določena in prepoznavna, zato mora imeti poleg državne pripadnosti tudi ime, vidno označeno pa mora biti tudi pristanišče vpisa v register.

3.2. Slovenski ladijski register

Evidenco pravnih razmerij na ladjah zakonika imenuje slovenski ladijski register (analogno sodnemu registru). Postopek vpisovanju je zdaj popolnoma prepuščen pristojnemu upravnemu organu (Uprava RS za pomorstvo) in torej izvzet iz sodne pristojnosti. Glede na to, da je dosedaj obstoječa dvojnost vpisovanja (sodišče in upravni organ) pomenila povečano obremenitev, se zdi ta rešitev praktična. Obstajajo tudi načelni (zlasti teoretični) razlogi za to, naj bi register vodila sodišča (analogno z zemljiško knjigo in registrom gospodarskih družb), saj gre za izjemno odgovorno delo, ki se nanaša na velike premoženjske vrednosti, zato je potrebno posebno zaupanje v takšen register. Vendar prepričuje stališče, ki upošteva dosedanjo prakso in posebne razmere v Sloveniji, da je smotrno, da register vodi ustrezní upravni organ (Uprava RS za pomorstvo). To zagotavlja večjo strokovnost pri vpisovanju, lažjo dostopnost podatkov in koncentracijo pomorskopravnih opravil na istem mestu.

Za razliko od sistema ZPNP je predviden dokaj odprt in svoboden vpis ladij. Le za ladje, ki so v celoti last tuje fizične ali pravne osebe, je za vpis v slovenski register potrebno predhodno soglasje ministra za promet. Tu smo sledili svetovni pomorski usmeritvi, ki gre v smeri vse večje liberalizacije vpisa ladij. Polovica svetovnega ladjevja je vpisana v tako imenovane "odprte registre ladij" oziroma registre "fiktivnih" zastav (*flag of convenience*). Samo število ladij vpisanih v liberijski in panamski odprti register dosega po tonaži eno četrtno svetovne tonaže ladij. Poleg tega vse več tradicionalnih pomorskih držav pristopa k ustanavljanju "vzporednih registrov ladij", ki poleg domačih registrov omogočajo večjo odprtost in liberalizacijo vpisa ladij (Norveška, Danska, Nemčija, Francija, Portugalska).

Vpis v slovenski register je mogoč tudi v primeru, če je zakupnik ladje (ladjar), torej ne nujno lastnik, fizična ali pravna oseba iz Slovenije. Tudi ta način vpisa omogoča vse večje število držav (Avstralija, Ciper, Francija, Italija, Nemčija, Poljska, Španija, Rusija).

4. STVARNE PRAVICE NA LADJAH

Zakonik ohranja standardni stvarnopravni režim ladje. Pri tem so upoštevan bistvena načela mednarodnih konvencij o pomorskih privilegijih in hipotekah⁴.

Postopek vpisovanja v register ladij predstavlja eno od štirih večjih skupin procesnih določb v pomorskem zakoniku. Ker je register ladij podoben zemljiški knjigi, je tudi postopek vpisovanja zelo podoben zemljiškknjiznemu postopku. Celoten postopek vodi upravni organ, ki tudi vodi register ladij. V ZPNP je bil

predviden dvotiren postopek: register je vodila Uprava RS za pomorstvo, odločbe o vpisih pa je izdajalo sodišče. Tak način vodenja je zamudnejši in vključuje dva organa. Ker ni razlogov za to, se v zakonika postopek poenostavlja. Zato je bilo treba predvideti spremembo *Zakona o sodiščih*, in sicer njegovega 103. člena, v delu, ki se nanaša na odločanje o vpisih v register ladij.

Zaradi praviloma velikih vrednosti ladij, ki se vpisujejo v register in s tem povezanih velikih rizikov v pomorskem prometu, ter velikega pomena hipotek v pomorskem pravu, je postopek, ki se predvideva za vodenje registra, natančen in obsežno normiran. Zaradi pravne varnosti se v tem postopku, ki se vodi po načelih upravnega postopka, z določenimi izjemami, kjer se uporabljajo direktno pravila pravnega postopka, predvideva tudi možnost upravnih sporov.

Skladno s strukturo vpisnikov ladij, ki imajo tri liste z različno vsebino in pravno relevantnostjo, se vpisi delijo na prvi vpis (ta vpis je predviden za primere, ko se ladja prvič vpisuje v slovenski register; pišejo se podatki simultano v vse liste: A, B in, če je predviden kakšen vpis v list C, tudi v list C), vpis v list A, vknjižbo, predznambo, zaznambo, prenos vpisa in izbris ladje.

Natančno in obsežno so normirane tudi določbe o vpisovanju hipotek na ladjah, skupnih hipotek in nadhipotek. Predvideno je tudi, da se lahko vpiše hipoteka na podlagi sporazuma izdana v izvršilnem postopku. S tem je povezana vrsta določil o vrstnem redu, prednostih in vstopanju v pravice prednika, ki se sicer uporabljajo splošno tudi za ostale vpise, kjer pridejo v poštev. Prav tako je s tem povezana vrsta določb o zaznambah, ki prav tako veljajo splošno, vendar pridejo v poštev skoraj izključno le pri vpisovanju različnih oblik hipotek. Vpisovanje hipotek poteka po splošnih določilih o vknjižbah. Možna je tudi predznamba, vendar je potrebno verjetno izkazati terjatev in pravno podlago. Vpisovanje skupnih hipotek je še posebej predviden krog določb. Predvideva se vpis v glavni vložek in stranske vložke, pri čemer vložki sami glede ladje (vsaka ladja mora biti vpisana v svoj ločen vložek) niso različni, lastnost glavnega in stranskih dobijo le glede skupne hipoteke. Bistvo tega je, da se upnik ustrezno zavaruje, vsi, ki se informirajo v registru, pa dobijo natančne podatke.

Predvideno je tudi, da se lahko vpiše več lastnikov na isti ladji, z enakimi ali različnimi idealnimi deleži, ni pa mogoča solastnina po fizično ločenih deležih, saj je ladja po logiki stvari same fizično nedeljiva celota. Lahko pa je označeno, da so določene pritikline ladje (npr. določene naprave) last druge osebe. Tako je mogoča popolna zaščita dajalca leasinga strojev na ladji, ki so montirani na njej, pa se dajo odmontirati brez škode za celoto.

Pri sestavi pravil postopka se je izhajalo iz predpostavke, da bodo vloge za vpisovanje ladij vlagali praviloma pravno izkušeni vložniki in da bodo odločbe izdane zelo hitro, praktično v roku nekaj dni. Zato je določena vrsta primerov, ko postopek

⁴ Konvencije iz leta 1926, 1967 in 1993.

zastane za določen čas iz objektivnih razlogov, v osnovi pa je določeno, da se odloča po stanju na dan vložitve vloge in naknadne spremembe ne vplivajo na vpise. Postopek je zato praviloma le pismen, brez ustnih obravnav.

V primerih, ko se mora počakati na izvornik, prevod ali izpisek iz tujega registra, pa se opravi takoj začasen vpis (pogojen), po izpolnitvi pogoja pa dokončen.

Zaradi popolnosti evidenc se opravijo vselej vsi vpisi, tako ugoditveni kot zavrnilni. Vsi vpisi in vsa evidenca o vlogah je natančna in vsak premik vloge dokumentiran. Listine pa se hranijo v zbirki listin.

Posebna pozornost je usmerjena v pravno varnost vseh, ki se zanesejo na podatke vpisane v registru ladij. Zato je predvideno vpisovanje raznih faz postopka in zaznamb, prav tako pa tudi, da napake pri vročitvi ne morejo vplivati na same vpise. Roki za pravna sredstva so dolgi, računa pa se tudi, da se bo vsak lastnik zelo konkretno zanimal za izid vseh vloženih vlog in sproženih postopkov.

V vseh primerih, ko je potrebno reševati kakšno sporno vprašanje v zvezi z predznambo ali zaznambo, zakonik napotuje na odločitev pristojnega sodišča. Te odločitve bodo izdane v glavnem v pravnem postopku, izjemoma kazenskem. To je podobna shema kot v vseh ostalih sodnih postopkih, ki niso pravdni (zemljiško-knjižni, nepravdni, izvršilni idr.).

Pri vpisovanju in brisanju vpisov so predvidena tudi povsem tehnična pravila o odpiranju vložkov, načinu izvrševanja teh opravil, izdajanju potrdil in popravljanju napak.

5. LADJAR

Ta del zakonika je sestavljen v duhu *Konvencije o omejitvi odgovornosti za pomorske terjatve* (London 1976)⁵ in ima naslednje značilnosti:

- široka definicija ladjarja, ki vključuje lastnika ladje, naročnika prevoza iz ladjarjske pogodbe in podjemnika ladje;
- reševalec lahko omeji odgovornost tudi v primeru, če izvaja reševanje izven ladje (prim. angleški judikat *Tojo Maru*);
- pravico do omejitve odgovornosti imajo tudi osebe, ki delajo za ladjarja ali reševalca, ter zavarovalnica v okviru subrogiranih pravic zavarovanca;
- odgovornost se lahko omeji za štiri vrste terjatev, nekatere (npr. jedrske škode, terjatve zaradi onesnaževanja morja) pa so izključene iz instituta omejitve splošne odgovornosti;
- pravica do omejitve odgovornosti ugasne le zaradi kvalificirane krivde.

⁵ Konvencija je bila spremenjena in dopolnjena s protokolom iz leta 1996, ki pa še ne velja.

Mednarodni instrumenti, to je *Konvencija o izenačenju nekaterih pravil o omejitvi odgovornosti lastnikov pomorskih ladij* iz leta 1957 in omenjena konvencija, ki ureja isto materijo, iz leta 1976, nimata določb o postopku za omejitev ladjarjeve odgovornosti, tako da ima zakonodajalec glede ureditve tega postopka proste roke. Ta postopek je bil poprej urejen v 397. do 423. členu ZPNP. V sodni praksi v Republiki Sloveniji ni bil (po dostopnih podatkih) izveden v celoti noben postopek za omejitev odgovornosti ladjarja, tako da s stališča potreb prakse ni možno dati pripomb k ustreznosti dosedanje ureditve tega postopka v ZPNP. Ugotoviti pa je mogoče, da je novi Pomorski zakonik Republike Hrvaške prejšnje določbe ZPNP prevzel skoraj nespremenjene, čeprav so hrvaška sodišča določeno prakso imela, kar bi kazalo na to, da ni potrebe po vnašanju kakšnih globljih sprememb v dosedanje besedilo zakona, ki ureja postopek za omejitev ladjarjeve odgovornosti.

Postopek za omejitev ladjarjeve odgovornosti je po svoji pravni naravi posebna vrsta nepravdnega postopka, kar je treba v zakoniku posebej omeniti. Sodišče je pristojno tako v primeru, ko je ladja vpisana v register ladij v Republiki Sloveniji, kot v primeru, ko gre za tujo ladjo, ki je bila zaustavljena v teritorialnem morju Republike Slovenije, v primeru pa, če ni bila zaustavljena, pa če so bila pri sodišču na območju Republike Slovenije položena sredstva za ustanovitev sklada omejene odgovornosti. Podobno velja glede pristojnosti sodišča za tiste spore, ki iz postopka za omejitev odgovornosti ladjarjeve odgovornosti izvirajo. Za te spore bi bilo izključno pristojno sodišče, ki vodi postopek za omejitev ladjarjeve odgovornosti.

Nepravdni postopek za omejitev ladjarjeve odgovornosti ima določene skupne značilnosti s stečajnim postopkom, saj gre tudi v primeru postopka za omejitev ladjarjeve odgovornosti za to, da se določena po obsegu omejena sredstva razdelijo v načelu enakomerno med več upnikov, ne da bi bile poplačane s tem njihove celotne terjatve. Ker dosedanje pravoni urejalo tudi vprašanja, kako je s terjatvami v tuji valuti in kako je z zamudnimi obrestmi od terjatev, je bilo treba dodati novo določbo, ki ureja tudi to vprašanje. Po tem določilu upniki, ki imajo terjatve v tuji valuti, pripravijo te terjatve v tolarški protivrednosti, obračunani po srednjem tečaju Banke Slovenije za ustrezno tujo valuto na dan ustanovitve sklada omejene odgovornosti, na pravočasno prijavljene terjatve pa tečejo tudi zakonske zamudne obresti od dneva ustanovitve sklada omejene odgovornosti. Za druge terjatve, ki niso pravočasno prijavljene, pa tečejo zakonske zamudne obresti od dneva njihove prijave.

Sam postopek za omejitev ladjarjeve odgovornosti se začne na predlog osebe, ki je po določbah zakona upravičena omejiti svojo odgovornost. Če so izpolnjeni z zakonom predpisani pogoji za omejitev odgovornosti in če sodišče ugotovi, da je mogoče s sredstvi predlaganega sklada omejene odgovornosti prosto razpolagati v korist upnikov, izda sklep, s katerim dovoli ustanovitev sklada omejene odgovornosti. Ko predlagatelj predloži dokaze o tem, da je dal sodišču na prosto razpolago odobrena sredstva za ustanovitev sklada omejene odgovornosti in pa da je založil določen znesek potreben za stroške, sodišče izda sklep, s katerim ugotavlja, da je sklad omejene

odgovornosti ustanovljen, ki ga med drugim objavi tudi v Uradnem listu Republike Slovenije. Predpisana je natančna vsebina tega sklepa. Postopek se nadaljuje s preizkusom prijavljenih terjatev na posebnem naroku. Prav tako so urejeni spori na podlagi tožb, na katere napoti sodišče posamezne stranke, če postanejo posamezna vprašanja v postopku sporna. Tu gre za tožbo za ugotovitev, da upnikova terjatev ne sodi med terjatve, ki naj bodo poravnane iz sklada omejene odgovornosti, za tožbo, s katero upnik izpodbija obstoj ali višino terjatve drugega upnika ali njegovo pravico, da se njegova terjatev poravna iz sklada omejene odgovornosti, in za tožbo upnika, če predlagatelj izpodbija obstoj ali višino upnikove terjatve. Po opravljenem postopku za preizkus prijavljenih terjatev sodišče s sklepom ugotovi, katere terjatve priznava in v kakšni višini, po pravnomočnosti tega sklepa pa se sklad omejene odgovornosti razdeli. Kar se tiče pravnih sredstev, so poleg pritožbe, za katero je posebej določen rok 8 dni, dovoljena vsa tista izredna pravna sredstva, ki jih lahko stranke ali državni tožilec uporabijo zoper sodbe, izdane v pravnem postopku.

6. POMORSKE POGODBE

6.1. Pogodba o gradnji ladje

Ladja v gradnji ima poseben status od trenutka polaganja kobilice ali podobnega gradbenega postopka do vpisa v register ladij. Do vpisa v register ladij gre torej za stvar v smislu stvarnega prava (*res*) ne glede na to, da lahko ladja v gradnji opravlja tudi poskusne vožnje. Šele z vpisom v register ladij "ladja v gradnji" postane "ladja" (*navis*), v smislu plovbnega prava, tim stvar, namenjena plovbi. Vendar pa se tudi za ladje v gradnji za določena vprašanja tradicionalno uporabljajo pravila pomorskega prava, tako v mednarodnem, kot v nacionalnem merilu (npr. glede registrov ladij, stvarnih pravic itd.). Premoženskokopravna vprašanja v zvezi z ladjo v gradnji obstajajo predvsem glede statusa stvari, ki se vgrajujejo v ladjo, oziroma glede splošnih civilnopravnih predpisov, ki se uporabljajo tudi za ladjo v gradnji. V pomorske zakonike se vnašajo le tiste norme, ki odstopajo od načel civilnega prava. Vendar pa se ob subsidiarni uporabi določil civilnega prava lahko doseže popolna pravna ureditev tega poglavja. Ta princip je upoštevan tudi v temzakoniku, pri čemer je omogočena največja možna svoboda pogodbenih strank. Tako je le minimalno število določb prisilne narave. To poglavje vsebuje obligacijska razmerja, stvarnopravna pa so obdelana v poglavju o stvarnih pravicah, vendar le skupaj tvorijo celoto.

Glavne značilnosti določb tega poglavja so:

- da je za pogodbo predpisana pismena (pisna) oblika (zaradi številnosti in zapletenosti pogodbenih klavzul);
- da je rešeno vprašanje, komu pripada ladja v času trajanja gradnje ladje;

- da so normirane temeljne dolžnosti ladjedelnice (ki so deloma civilnopravne narave, deloma pa se navezujejo na specifične pogoje gradnje ladje kot bodočega plovila);
- da mora ladjedelnica upoštevati posebna tehnična pravila, ki zagotavljajo zgrajeni ladji plovno sposobnost, tako, da bo ladja lahko pridobila klaso določenega klasifikacijskega zavoda;
- da ima naročnik pravico nadzirati ladjo (kar je ena najpomembnejših naročnikovih pravic);
- da odgovarja ladjedelnica za uspeh posla - razen, če gre za izrecna naročnikova navodila - in da odgovarja za napake v prekluzivnem roku enega leta ter za zamudo pri dokončanju gradnje;
- da je določen poseben zastaralni rok za obveznosti ladjedelnice.

Zakonik se razlikuje od dosedanjega prava (ZPNP) predvsem v tem, da je dana definicija te pogodbe. ZPNP je bil namreč sprejet leta 1977, pred uveljavitvijo *Zakona o obligacijskih razmerjih*, zato sestavljenci ZPNP niso hoteli prejudicirati definicije pogodbe o gradnji ladje glede na definicijo pogodbe o delu v ZOR. Ta definicija poudarja tudi razlike glede na pogodbo o popravilu oziroma predelavi ladje, za katero se smiselno uporabljajo določila pogodbe o gradnji ladje. Poleg tega je vpeljana pridržna (retencijska) pravica, ki daje ladjedelnici oziroma popravljalcu ladje učinkovito pravno sredstvo za uveljavitev njunih zahtevkov. Izpuščena pa je dolžnost nadzora gradnje s strani domačega klasifikacijskega zavoda. Prav tako je izpuščena določba o spremembi pogodbene cene po sklenitvi pogodbe, ker zadostuje splošna klavzula o spremenjenih okoliščinah (*rebus sic stantibus*) civilnega prava.

6.2. Pogodbe o izkoriščanju ladij

Ureditev pogodb o izkoriščanju ladij v novem pomorskem zakoniku je v pretežni meri oprta na dosedanje določbe ZPNP. Prepletanje ladjarskih, prevozniških, zakupnih in drugih pogodb je sicer dokaj posebno in originalno z vidika primerjalnega prava, vendar je bila takšna ureditev pozitivno ocenjena tako v pomorski praksi kot tudi v teoriji. Tako bomo še naprej med pogodbe o izkoriščanju ladij uvrščali pogodbe o plovbnem poslu in pogodbo o zakupu. V prvo skupino spadajo ladjarske pogodbe (najem ladje za eno ali več potovanj ali za določen čas), prevozniška pogodba (prevoz posameznih stvari), pogodba o prevozu potnikov, pogodba o vlečenju oziroma potiskanju in pogodbe, ki se nanašajo na druge plovne posle (npr. v navtičnem turizmu). Pogodba o zakupu je regulirana kot *sui generis*, čeprav jo običajno v primerjalnem pravu enačijo s posebno ladjarsko pogodbo (angl: *bareboat charter*, *demise charter*, fr: *affretement coque-nue*).

Z vidika mednarodnega prava predstavlja prevoz posameznih stvari na podlagi

nakladnice najpomembnejšo obliko izkoriščanja ladij za potrebe prevoza blaga, saj so npr. ladjarske pogodbe običajno prepuščene poslovni praksi ter pogodbeni avtonomiji (primerjaj z *Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993*). Pri tem se seveda postavlja dilema, ali naj pomorski zakonik ostaja tradicionalen ter podoben bivši (ter precej strokovno oblikovani) jugoslovanski zakonodaji, ali pa naj sledi novejšim premikom v pomorski sferi. Večino pomorskih in tudi drugih držav obvezujejo t.i. *Haaška pravila* iz leta 1924 (*Mednarodna konvencija o izenačenju nekaterih pravil o konosamentu*), ki veljajo od 2. junija 1931. Državni zbor RS je sprejel akt o nasledstvu te konvencije (Ur. l. RS - Mednarodne pogodbe, št. 13/93), ki jo je ratificirala nekdanja Jugoslavija (Ur. l. FNRJ - Mednarodne pogodbe, št. 7/59).

V letu 1968 je bila omenjena konvencija spremenjena oziroma dopolnjena s tim. *Visbijskim Protokolom*, ki je začel veljati 23. junija 1977 ter skupaj s Haaškimi pravili pomeni celoto, bolj znano po imenoma *Haaško-visbijska pravila*. Slednjih sicer bivša Jugoslavija ni ratificirala, vendar je v ZPNP povzela njihove bistvene določbe (npr. t.i. kontejnersko klavzulo pri omejitvi ladjarjeve odgovornosti). *Protokol* iz leta 1979 je prinesel precej višjo omejitev ladjarjeve odgovornosti (666.67 SDR za tovorek in 2 SDR za kilogram tovora), veljati pa je začel 14. februarja 1984.

V letu 1978 smo na podlagi nekakšnega mednarodnega pravnega, komercialnega in političnega kompromisa dobili novo *Konvencijo Združenih narodov o prevozu blaga po morju (Hamburška pravila)*, ki je začela veljati 1. novembra 1992. Hamburška pravila sicer pomenijo določen napredek v mednarodni ureditvi pomorskih prevozov (npr. poostritev odgovornosti prevoznika), vendar zaenkrat ne zanimajo razvitih pomorskih dežel. Gospodarski položaj Slovenije in počasno prodiranje na evropski in svetovni trg bržkone ne govorita v prid pretirani samoiniciativnosti, ki bi jo naša država utelesila s prehitrim sprejemom teh pravil. Zato je pomorski zakonik napisan v duhu Haaško-visbijskih pravil, ki med drugim veljajo v Belgiji, Danski, Franciji, Italiji, Nizozemski, Norveški, Švedski in Veliki Britaniji, inspirirala pa so tudi nekatere nacionalne zakonodaje kot npr. hrvaško (*Pomorski zakonik 1994*) ali kanadsko (*Carriage of Goods by Water Act 1993*). Pri omejitvi odgovornosti ladjarja so upoštevani zneski iz Protokola iz leta 1979, ki so izraženi v posebnih pravicah črpanja (SDR). Končno velja pripomniti, da bi Slovenija odločno opozorila na svojo zgodovinsko pomorsko usmerjenost, če bi v kratkem ratificirala Haaško-visbijska pravila ter omenjeni Protokol.

Med *nesprejetimi* predlaganimi novostmi je potrebno opozoriti na pomorski tovorni list, ki se je na podlagi ZPNP lahko uporabljal v notranji plovbi. Tovorni list se namreč vedno bolj uveljavlja tudi pri pomorskih prevozih, saj je zaradi enostavnosti bolj praktičen od konosamenta, pred dobrim desetletjem pa ga je s posebnimi pravili uredil tudi Mednarodni pomorski odbor (*CMI Uniform Rules for Sea Waybills 1990*). Tovorni list se običajno izdaja v enem izvodu, ki ga podpišeta ladjar in vkrcevalec. Tovorni list spremlja blago in se izroči prejemniku. Vkrcevalec lahko zahteva prepis tovrnega lista z ladjarjevim podpisom, ladjar pa lahko zahteva prepis tovrnega lista

s podpisom vkrcevalca. Dokler se ne dokaže nasprotno, se domneva, da je z izdajo tovarnega lista sklenjena prevozna pogodba in da je tovor za prevoz sprejet pod pogoji, ki so navedeni v tovarnem listu. Obstoj ali pravilnost tovarnega lista ne vplivata na veljavnost in vsebino prevozne pogodbe. Za razliko od nakladnice, tovarni list in njegove morebitne prepise izpolni vkrcevalec, ladjar pa ima pravico do vpisovanja pripomb glede tovara. Če pripomb ne vpiše, se domneva, da je prevzel tovor v takšnem stanju, kot je navedeno v tovarnem listu, dokler se ne dokaže nasprotno. Če pa jih vpiše, se domneva da je prevzel takšen tovor kot ga je izročil prejemniku, dokler zakoniti imetnik tovarnega lista ne dokaže nasprotno.

Ladjarjeva dolžnost, da s skrbnostjo dobrega ladjarja usposobi ladjo za plovbo, se sedaj razteza čez vso potovanje in ni omejena le na začetek potovanja. Gre za pohvalno določbo Hamburških pravil, ki so upoštevana tudi pri različnih, modernejših oblikah podpisovanja nakladnice (npr. v elektronski obliki). Dodane so tudi določbe o multimodalnem transportu, ki upoštevajo bistvo *Konvencije ZN o mednarodnem multimodalnem prevozu blaga iz leta 1980* (podobno ureditev lahko najdemo npr. v *kitajskem pomorskem kodeksu iz leta 1993*). Konvencija sicer še ne velja, vendar se nanaša na izredno razširjeno in popularno obliko transporta z različnimi prevoznimi sredstvi. Določbe pomorskega zakonika se bodo seveda uporabljale za multimodalni prevoz le v primeru, da se bo odvijal tudi po morju. Podjemnik bo odgovarjal subjektivno (krivdno) za celoten prevoz blaga (npr. po morju, zraku, železnici in cesti) in sicer z obrnjenim dokaznim bremenom.

Pri ostalih pogodbah o izkoriščanju ladij ni bistvenih sprememb, le pri prevozu potnikov in prtljage so v skladu z mednarodnimi trendi povišani zneski, do katerih lahko ladjar omeji svojo odgovornost.

6.3. Pogodba o pomorski agenciji

Dosedanja ureditev pogodbe o "plovbnem agencijskem poslu" je ustrezala, zato bo na podoben način regulirana tudi v novem zakoniku. Pri formulacijah so upoštevane nekatere potrebe poslovne prakse.

Zaradi sporne uporabe pridevnika "plovbni" ter njegovega kompliciranega prevoda v tuje jezike, je uvedena sintagma "pomorska agencija" oziroma "pomorski agent" (npr. fr. *agents maritimes*, angl. *maritime agents*). Gre za pogodbeni odnos med naročnikom in agentom, na podlagi katerega mora agent s skrbnostjo dobrega gospodarja opravljati pomorske agencijske posle (npr. posredovanje in zastopanje v zvezi s plovbo in izkoriščanjem ladij), naročnik pa mu je dolžan povrniti stroške ter plačati nagrado.

6.4. Stivadorska pogodba

Ena pomembnejših novosti zakonika je ureditev tim. stivadorske pogodbe, ki jo zakonik imenuje "pogodba o pristaniško-prekladalnih storitvah". Gre za praktično izredno pomembno pogodbo, ki pa je le redko urejena v zakonih (najpopolnejšo regulativo najdemo v francoskem pravu). V mednarodnem merilu so ta vprašanja urejena s *Konvencijo Združenih narodov o odgovornosti podjemnikov transportnih terminalov*, ki jo je pripravila Komisija Združenih narodov za mednarodno trgovinsko pravo (UNCITRAL) leta 1991, ki še ne velja. Kljub mnenjem, da pogodba tudi v praksi še ni dovolj izdelana in da ni razčiščen njen odnos do skladiščne pogodbe po splošnih obligacijskopравnih pravilih ter da mednarodnopravna ureditev ni obče sprejeta, zakonik vsebuje ustrezno poglavje, kar je razumljivo tudi glede na gospodarski pomen te dejavnosti za koprsko pristanišče.

Določila o stivadorski pogodbi v glavnem sledijo rešitvam v omenjeni konvenciji, upoštevana pa je tudi poslovna praksa. Predvsem velja opozoriti na pravilo o krivdni in omejeni odgovornosti prekladalca, ker mu daje primerljiv položaj z ladjarjem (za razliko od prekladalcev, ki niso povezani s pomorskim delom prevoza).

6.5. Pogodba o pomorskem ("plovbnem") zavarovanju

Pogodba o pomorskem zavarovanju se v praksi razlikuje od zavarovalne pogodbe za ostala premoženjska zavarovanja. Razlog je predvsem v specifičnem zgodovinskem razvoju pomorskega prava in pomorskega zavarovanja, ter potrebe poslovne prakse, ki zahtevajo čimveč dispozitivnosti, v nasprotju z ureditvijo zavarovalne pogodbe po civilnem pravu, ki se je razvila v smeri kognitnosti. Temelj za posebno ureditev je tudi v Zakonu o obligacijskih razmerjih, ki izključuje svojo uporabo za vsa zavarovanja, sklenjena po predpisih pomorskega prava.

Zakonik se je zgledoval v tem delu predvsem po angleškem *Marine Insurance Act* (Zakon o pomorskem zavarovanju) iz leta 1906 in po italijanskem *Codice della Navigazione* iz leta 1942. Glavne značilnosti teh pravil oziroma razlike glede na Zakon o obligacijskih razmerjih so naslednje:

- v zakoniku ni definicije zavarovalne pogodbe, predvsem iz razloga, ker še ni definicije, ki bi v popolnosti ustrezala vsebini te pogodbe, ker se uporaba pomorskega zavarovanja širi na vse več predmetov in rizikov, ki imajo zelo malo ali nobene zveze s pomorskim pravom. Namesto tega so naštetih predmeti oziroma interesi, ki se jih da zavarovati po določilih tega zakonika;
- zavarovalnega interesa ni treba imeti že ob sklenitvi pogodbe, ampak se ga lahko pridobi šele ob nastopu zavarovalnega primera ali še celo kasneje;
- zavarovanje se lahko sklenuje tudi na dogovorjeno vrednost, (*agreed value*) ki je obvezna za zavarovalnico - zavarovanca;

- po vzoru na francoski - italijanski sistem je vzpostavljen sistem zavarovanja "za račun tistega, katerega se tiče" (*to whom it may concern*), kar pride v vpoštev predvsem pri zavarovanju blaga v izvozu, kjer včasih končni prejemnik v trenutku sklepanja zavarovanja še ni znan;
- zavarovalne police se izstavi samo na izrecno zahtevo sklenitelja zavarovanja, torej izstavitev police nima konstitutivnega učinka za pogodbeno razmerje, tako kot po ZOR;
- predložitev zavarovalne police ni absolutni pogoj za izplačilo zavarovalnine, ker lahko da zavarovanec ustrezno zavarovanje, če je polica izgubljena ali uničena;
- plačilo zavarovalne premije ni pogoj za veljavnost zavarovalne pogodbe. Zavarovalnica ima pravico do kompenzacije z dolžno zavarovalnino oziroma mora izterjati neplačano premijo na običajen način;
- pri spremembah, izboljšanju rizika, pri nadzavarovanju in pri dvojnem oziromavečkratnem zavarovanju, zavarovalnica ni dolžna vrniti sorazmernega dela premije;
- z zavarovanjem je krita tudi škoda, ki je nastala, preden je bilo zavarovanje sklenjeno, s pogojem, da stranki nista vedeli niti nista mogli vedeti, da je škoda že nastala (klavzula "*lost or not lost*");
- iz zavarovanja je izključena škoda nastala zaradi hude zavarovančeve malomarnosti, če v zavarovalni pogodbi ni drugače določeno (po ZOR je ravno obratno - malomarnost je vključena, če ni v zavarovalnih pogojih posebej izključena);
- ni pravice do direktne tožbe;
- odredbe o zavarovanih rizikih in stroških so prilagojene institutu pomorskega prava (kot npr. o prispevku v skupno havarijo, plačilu nagrade za reševanje, prepustitvi zavarovane stvari zavarovalnici - *delaissement* itd.) oziroma posebnostim pri prevozu blaga po motju in predpisov o plovilih. Pri tem je v največji možni meri upoštevana tudi angleška zavarovalna praksa, kar je za sprejemljivost naše zavarovalne police v mednarodnem poslovnem svetu izjemnega pomena.

Od ZPNP se zakonik razlikuje v naslednjih podrobnostih:

- izpuščena je uporaba določil zakona za vzajemna zavarovanja, ker pravila vzajemnih zavarovanj danes ni več (tudi *Protecting & Indemnity* zavarovanja - to je zavarovanje odgovornosti ladjarja preko angleških klubov nima več značilnosti vzajemnih zavarovanj.);
- izraz "odškodnina za nastalo škodo" je nadomeščen z izrazom "zavarovalnina" saj zavarovalnica nikdar ne odgovarja za povzročeno škodo (odgovarja povzročitelj, ki je dolžan dati odškodnino) ampak le izpolni svojo obveznost iz zavarovalne pogodbe, tj. izplača zavarovalnino;
- izpuščeno je določilo o možnosti izpodbijanja dogovorjene vrednosti, če le ta "v večji meri" presega dejansko vrednost zavarovanega predmeta. Sintagma "v večji meri" je preveč ohlapna in torej prepuščena dejanski oceni sodnika, zato je ne

sodi v zakon. Tako npr. omenjeni angleški zakon iz leta 1906 take izključitve ne pozna, razen če gre za očitno napako ali goljufijo. Pravna varnost zavarovanca je s tem izboljšana, prav tako zaupanje v našo polico;

- predvidena je pravica do direktne tožbe proti zavarovalnici v vseh primerih obveznih odgovornostnih zavarovanj uporabnikov oziroma imetnikov plovil. Pri neobveznih zavarovanjih pa taka pravica ne bi bila primerna, ker je odgovornost ladjarja v praksi zavarovanapreko angleških P&I klubov (gre za večkratno zavarovanje naših zavarovalnic in teh klubov), angleško pravo pa pravice do direktne tožbe ne daje, če gre za "Indemnity" zavarovanje, t. j. da zavarovalnica povrne zavarovancu (ladjarju) zneske, ki jih je moral plačati na podlagi pravno-močne sodne ali arbitražne odločbe ali po odobritvi kluba.

7. PLOVBNE NEZGODE

7.1. Uvod

V tem delu zakonika so obravnavane le tipične plovne nezgode, ki so karakteristične le za pomorsko plovo in so tradicionalno normirane s predpisi pomorskega prava. Za vse tiste nezgode, ki se pripetijo na morju, pa niso regulirane v tem zakoniku, se uporabljajo predpisi, ki za take primere veljajo na kopnem. Zakonik ne daje splošne definicije plovne nezgode (popularno imenovane tudi "havarije"), vendar je iz normiranja posameznih nezgod njihov pojem povsem razviden. Skupna značilnost teh inštitutov je, da so v glavnem mednarodnopravno urejeni (razen dviganje potopljenih stvari).

7.2. Trčenje ladij

Premoženjskopravni aspekt trčenja ladij na morju je urejen z bruseljsko *Mednarodno konvencijo o izenačenju nekaterih pravil o trčenju ladij* iz leta 1910, ki jo je ratificirala že Kraljevina Jugoslavija leta 1931. Določila te konvencije so kot materialno pravo splošno sprejeta v skoraj vseh državah na svetu (z izjemo npr. ZDA), vsaj kar se tiče odgovornosti za trčenje ladij. konvencija v tem smislu loči slučajno trčenje, ko vsaka ladja nosi svojo škodo in zakrivljeno trčenje, ko kriva ladja nosi vse škodljive posledice; če pa sta obe (ali več ladij) krivi za trčenje, nosita škodo sorazmerno obsegu krivde ("*proportional fault rule*"); če se obseg krivde ne da odkriti, pa nosita ladij škodo v enakih delih ("*divided damages rule*"). Obseg krivde ugotavlja sodišče ali arbitražna na podlagi dejanskega stanja. Kot ZPNP tudi novi zakonik v celoti upošteva omenjeno konvencijo, katere značilnosti so še:

- konvencija oziroma zakon se ne uporablja pri trčenju, ki je povzročila “jedrsko škodo”;
- v tekstu se uporablja izraz “odgovornost ladje”. Seveda ne gre za posebno pravno sposobnost ladje, ampak gre za v praksi ustaljeni izraz zaradi poenostavitve ponazoritve medsebojnih razmerij ladje, udeleženih v trčenju. Odgovorna oseba je seveda ladjar ladje ali njen lastnik;
- definicija trčenja ni dana, pač pa je uporaba zakona vezana na tim. “direktna” in “indirektna” trčenja;
- posebnost tega dela zakonika je, da se odgovornost ugotavlja na podlagi “dokazane krivde”, kar je izjema od splošnega načela odškodninskega pa tudi pomorskega prava o subjektivni odgovornosti z obrnjenim dokaznim bremenom;
- pri telesnih poškodbah ali smrti je uvedena solidarna odgovornost vseh ladij, udeleženih v trčenju, kar je v prid žrtvi, kateri ni treba čakati na včasih dolgotrajen postopek ugotavljanja krivde za trčenje;
- pri izračunu škode se vedno upošteva tudi izgubljeni dobiček, kar je normalno, saj ladja med tem, ko je na popravilu, ne more pridobivati dohodka.

7.3. Reševanje na morju

Predpisi v zvezi z reševanjem so upravnopravne in civilnopravne narave. Upravnopravna pravila so v tretjem delu tega zakonika. V tem poglavju so urejena le civilnopravna razmerja. Na mednarodnem področju ureja zgodovinski in specifični institut pomorskega prava *Mednarodna konvencija o izenačenju nekaterih pravil o nudenju pomoči in reševanju na morju*, sprejeta v Bruslju leta 1910, ki jo je ratificirala že Kraljevina Jugoslavija leta 1931, ter Protokol k tej konvenciji iz leta 1967, ki ga je ratificirala SFRJ leta 1971. Leta 1989 je bila sprejeta Mednarodna konvencija o reševanju, ki velja od 14. julija 1996, a je Republika Slovenija še ni ratificirala, čeprav bi bilo priporočljivo. Zakonik temelji na konvenciji iz leta 1910, v maksimalno možni meri pa upošteva tudi določila konvencije iz leta 1989. Glavne značilnosti novih določb so:

- gre za reševanje ladij oziroma stvari, ki se nahajajo na ladji. Za stvari, ki ne izvirajo iz ladje, se uporablja institut najdbe. Izjema od tega načela je v tistem delu zakonika, ki govori o dviganju potopljenih stvari;
- za osebe ni relevantno, kje se nahajajo. Zakonik pride v poštev tudi za osebe, ki se nahajajo v nevarnosti na morju tudi izven ladje;
- konvencija iz leta 1910 je še razlikovala reševanje in pomoč (“*sauvetage - assistance*”); sedanja določila to razliko odpravljajo;
- definicija zajema ladje v nevarnosti in ladje reševalke. Namen uporabe ladje prav tako ni relevanten. Ni pomembno niti to, ali je posadka ladjo že zapustila. Zajete

so tudi nasedle ladje. Definicija je zelo široka, saj zajema vsa plovila in plavajoče naprave;

- pravica do nagrade je pogojena z uspešnostjo reševanja;
- višina nagrade je omejena z vrednostjo rešene stvari;
- posadka ima samostojno pravico do nagrade in jo lahko uveljavlja, tudi če tega ne stori ladjar.

Novosti glede na ZPNP izhajajo iz nove konvencije iz leta 1989. Te novosti posvečajo posebno pozornost zaščiti morskega okolja in dodatno stimulira dejavnost take vrste reševanja. Tako je uvedeno posebno nadomestilo reševalcu v višini vloženi stroškov, za preprečitev škode na okolju, tudi če reševanje ni uspelo. To posebno nadomestilo znaša do 30% vloženi stroškov, v utemeljenih primerih pa celo do 100%. Spremenjen je tudi vrstni red kriterijev, od katerih je odvisna višina nagrade za reševanje. Po novih določilih pridobivajo na veljavi kriteriji vrednosti rešenih stvari ter večšina in prizadevanje reševalcev.

Poveljnik ladje reševalke in njen ladjar sta po novih določbah izrecno pooblaščenata skleniti pogodbo tudi v imenu in za račun lastnikov tovorov, čeprav sicer nista njihova pravna zastopnika. Urejeno je tudi vprašanje zavarovanja za plačilo nagrade za reševanje, po vzoru na Lloydove obrazce pogodbe o reševanju. Vpeljana je tudi pravica direktne tožbe za izplačilo nagrade za reševanje proti zavarovalnici, ki je zavarovala ladjo in tovor.

Glede na majhnost in veliko izpostavljenost oziroma občutljivost slovenskega morskega akvatorija so te spremembe popolnoma upravičene.

7.4. Dviganje potopljenih stvari

Pravni režim dviganja potopljenih stvari je zelo podoben institutu reševanja, vendar je glavna razlika v tem, da se rešujejo nasedla plovila, plovne naprave in stvari z njih, dvigajo pa se potopljena plovila, plovne naprave ali drugega premoženja. Razlogi za pravno razlikovanje so v tem, da pri reševanju grozi nevarnost neposrednega nastanka škode, pri potopljenih stvareh pa grozeče nevarnosti ni oziroma so škodljive posledice že nastale. Pri dviganju potopljenih stvari se v dosti večji meri uporabljajo pravila civilnega prava kot pri reševanju. Institut dviganja potopljenih stvari je sestavljen iz dveh skupin predpisov - prvi so upravnopravne, druge pa civilnopravne narave. Upravnopravni regulirajo pooblastila za dviganje, dolžnost dviganja in pooblastila za izvedbo del. Civilnopravne določbe pa urejajo lastniško oziroma izgubo lastnine na potopljenih stvareh ter pravice ter dolžnosti osebe ki je dvignila potopljene stvari. Pri teh razmerjih je lahko podan tudi raznopravni element.

Novost v zakoniku glede na ZPNP je določitev ministra za kulturo kot pristojnega organa za izdajo dovoljenj za dviganje potopljenih stvari, ki imajo lastnost zaščitene kulturne dobrine.

7.5. Skupne (generalne) havarije

Institut skupne (popularno imenovan "generalne") havarije je eden najstarejših institutov pomorskega prava in specifičen samo za to področje. Prva ideja o načinu nadomestitve škode, ki je nastala zaradi odvrnitve skupne nevarnosti, je zajeta že v antičnem *Lex Rhodia de iactu*, ki ga je povzela Justinijanova kodifikacija. Generalna havarija zajema vsak nameren in preudaren izreden strošek in škodo, ki ju stori oziroma povzroči poveljnik ladje, da bi rešil premoženjske vrednosti udeležencev plovbnega podjema pred skupno grozečo nevarnostjo. Take stroške oziroma škodo nosijo vsi udeleženci podjema sorazmerno z vrednostjo premoženja, ki je predmet podjema (tudi tistega, ki je bilo delno ali v celoti žrtvovano).

Sestavljen je iz treh skupin pravil. Prva opredeljujejo pojem skupne havarije, ki daje pravico do prispevka vseh udeležencev v pomorskem podjemu pri škodah in stroških skupne havarije, sledijo pravila o načinu obračunavanja prispevka v skupno havarijo in končno prispevek pri tem obračunavanju.

V poslovni praksi pomorskih prevozov je običajno, skoraj brez izjem, v ladjar-skih pogodbah in nakladnicah, dogovorjeno, da se škode in stroški, ki izpolnjujejo pogoje za skupno havarijo, obravnavajo v skladu z *Yorško-Antwerpenskimi pravili*. Ta pravila niso mednarodna konvencija, ker niso bila sprejeta na državni ravni, ampak so bila sprejeta avtonomno s strani pomorskih krogov. Zadnja redakcija teh pravil je iz leta 1994. Pravila so sestavljena iz dveh delov. Prvi del označen s črkami od A - G vsebujejo splošna načela, pravila označena s številkami od I - XXII pa določajo posamezne primere skupne havarije.

Ne glede na obstoj teh pravil, je treba tudi v nacionalnih zakonih regulirati to materijo, ne samo zaradi procesnih določb, ki sicer niso vsebovana v pravilih, ampak tudi zaradi pravil materialnopravne narave, ker se lahko zgodi, da stranke v pogodbi ne uredijo tega problema. Zato so seveda zakonska določila dispozitivne narave in se s tem omogoča strankam, da regulirajo ta inštitut na tak način, kot jim najbolj ustreza, ali pa uporabo tega instituta sploh izključijo. Obenem pa je treba materialnopravne norme čimbolj uskladiti z *Yorško-Antwerpenskimi pravili* (in sicer s tistimi, ki so označene s črkami). Pri procesnih določilih glede na njihovo naravo seveda ni dispozitivnosti.

Temeljne značilnosti teh določil so:

- definicija skupne havarije se razlikuje od definicije iz *Yorško-Antwerpenskih pravil* v tem, da je precizirano, da mora škodo ali strošek povzročiti poveljnik ali druga

- oseba, ki ga nadomešča;
- vsi elementi morajo obstajati kumulativno, sicer ne gre za skupno havarijo. Materialna uporaba določb o skupni havariji je vezana na dva pogoja: da mora nastati škoda in da ta škoda izvira iz dejanja skupne havarije. Namen tega instituta je, da se na podlagi specifičnih predpisov nadomesti škoda tistim osebam, ki so jo utpele zaradi dejanja skupne havarije;
 - zakonik ne našteva posameznih primerov skupne havarije, ampak se v tem delu enostavno sklicuje na "splošno sprejete mednarodne pomorske običaje", kar pomeni posamezna pravila iz *Yorško-Antverpenskikh pravil*, označenih z rimskimi številkami;
 - določila drugega dela tega poglavja vsebujejo pravila za izračun upniške in dolžniške mase, na podlagi katerih se izračuna prispevek posameznega udeleženca plovbnega podjema. Pomembno je, da se vrednosti posameznih interesov določajo po njihovi dejanski (tržni) vrednosti. To je tudi eden od razlogov, zakaj se institut generalne havarije sploh še uporablja v praksi, ne glede na to, da so tako ladje, kot tovor na njih (in običajno tudi vozna) zavarovani. Zavarovalne vsote namreč niso nujno enake njihovi zavarovalni vrednosti (tržni vrednosti). Upoštevati pa je treba tudi dejstvo, da pomorska zavarovanja niso obvezna, torej lahko posamezni interesi ostanejo nezavarovani. Po drugi strani pa izplačila zavarovalnin vplivajo na višino zavarovalne premije, če gre za dolgoročna zavarovanja (kar so običajno zavarovanja ladij in blaga v izvozu);
 - predviden je sistem zavarovanja, da bodo udeleženci plovbnega podjema poravnali svoje obveznosti, ki bodo po likvidaciji skupne havarije odpadle nanje (pridržna pravica, havarijske obveznice, garancije, depozit, dolžnost ladjarja oziroma poveljnika, da poskrbi za ustrezno zavarovanje od vseh prejemnikov tovora).

Tudi glede postopka likvidacije skupne havarije je potrebno ugotoviti, da *Yorško-Antverpenska pravila* ne urejajo tega postopka. Zakonodajalec ima torej tudi tu proste roke. V prvi vrsti se tu pojavlja dilema, ali ta postopek sploh urediti v zakonu ali pa tako ureditev opustiti. ZPNP je bilod relativno redkih zakonov, ki tak postopek posebej ureja, večina likvidacijo skupne havarije prepušča praksi. Tak poseben postopek je pravzaprav potreben samo, če se razdelitveni osnovi, ki jo sestavi likvidator skupne havarije, prizna lastnost izvršilnega naslova. S tem v zvezi je zanimivo poudariti, da novi *Pomorski zakonik Republike Hrvatske* tega postopka sploh ne ureja in ga prepušča praksi. Slovenski zakonik pa izhaja iz stališča, da je tak poseben postopek v primeru, ko se razdelitveni osnovi likvidatorja prizna lastnost izvršilnega naslova, potreben. Postopek za preizkus ugovorov zoper končno razdelitveno osnovo opravlja stvarno pristojno sodišče v Kopru, v postopku pa sodelujejo tudi notarji. Sodišče odstopi notarju končno razdelitveno osnovo in ugovor udeleženca, notar pa je na naroku dolžan izvesti postopek preizkusa ugovora udeleženca.

Postopek za likvidacijo skupne havarije se začne pred likvidatorjem, ki ga

imenuje praviloma ladjar. Za likvidacijo skupne havarije sestavi likvidator razdelitveno osnovo. Udeleženci v plovbnem podjemu, ki se ne strinjajo z razdelitveno osnovo, zoper to lahko ugovarjajo pri samem likvidatorju. Po ugovorih sestavi likvidator končno razdelitveno osnovo, ki je v primeru, če zoper njo nihče ne vloži ugovora pri sodišču, izvršilni naslov. Če pa udeleženec v plovbnem podjemu v 30 dneh od dneva, ko je prejel končno razdelitveno osnovo, zoper njo vloži ugovor pri pristojnem sodišču, pa sodišče opravi poseben nepravdni postopek za preizkus ugovorov. Sodišče odstopi notarju končno razdelitveno osnovo in ugovor udeleženca. Če je na naroku za preizkus ugovorov, ki ga opravi notar, dosežen sporazum o vsebini končne razdelitvene osnove ali njenega spornega dela, sestavi notar notarski zapis o sporazumno določeni končni razdelitveni osnovi ali njenem posameznem delu in ta notarski zapis pridobi izvršilni naslov. Kolikor med udeleženci plovbnega podjema ne pride do celotnega ali delnega sporazuma, notar vrne končno razdelitveno osnovo z ugovorom in notarskim zapisnikom o preizkusu ugovorov, pristojnemu sodišču. Sodišče pa napoti s sklepom vložnika ugovora, ki z ugovorom na preizkusu ni uspel v celoti ali deloma, da v 30 dneh od vročitve sklepa vloži tožbo za ugotovitev, da je ugovor udeleženca utemeljen. Če v pravnem postopku sodišče pravnomočno ugotovi, da ugovori niso upravičeni, dobi sporna končna razdelitvena osnova ali njen sporni del moč izvršilnega naslova. Če pa ugotovi, da so ugovori v celoti ali deloma upravičeni, sodišče po pravnomočnosti sodbe sestavi novo razdelitveno osnovo.

7.6. Izvenpogodbena odškodninska odgovornost ladjarja

V tem poglavju je urejena odgovornost ladjarja oziroma lastnika ladje (a) za smrt in telesne poškodbe kopalcev in drugih oseb v morju; (b) za škodo, ki jo ladja povzroči na operativni obali, valolomih, pristaniških napravah, plavajočih napravah, podmorskih ter drugih objektih v pristanišču in na morju; in (c) za onesnaženje, če tanker izlije olje, ki ga prevažata kot tovor.

Naše pravo povzema bistvene določbe *Mednarodne konvencije o civilni odgovornosti za škodo, ki nastane zaradi onesnaženja z oljem*, iz leta 1969 in *Mednarodne konvencije o ustanovitvi Mednarodnega sklada za povrnitev škode, ki nastane zaradi onesnaženja z oljem*, iz leta 1971. Obe konvenciji sta bili večkrat spremenjeni.

8. IZVRŠBA IN ZAROVANJE NA LADJAH

V osmem delu ureja zakonik izvršbo in zavarovanje na ladji. Zakonodajalec je ocenil, da je tudi to področje smotrno urediti v pomorskem zakoniku, saj veljajo za izvršbo in zavarovanje na ladji določene posebnosti, tako da zanje ni mogoče neposredno uporabljati niti določb, ki se nanašajo na izvršbo na premične stvari, niti določb, ki veljajo za izvršbo na nepremičnine. Seveda pa vsebuje zakonik samo tiste

določbe, ki pomenijo odstopanje od določb zakona o izvršbi in zavarovanju. Zato se v primeru, če v zakoniku ni posebnih določb, smiselno uporabljajo določbe zakona o izvršbi in zavarovanju.

Zakonik določa mednarodno pristojnost slovenskih sodišč za izvršbo in zavarovanje na ladjah. V skladu z načelom teritorialnosti oblasti je sodišče Republike Slovenije pristojno za izvršbo in zavarovanje na ladji, če je ta v teritorialnem morju Republike Slovenije. Od tega načela veljata dve izjemi: slovensko sodišče je pristojno za izvršbo in zavarovanje na ladji, če je ladja vpisana v slovenski register ladij, na drugi strani pa slovensko sodišče ni pristojno za izvršbo in zavarovanje na tuji vojaški in javni, čeprav se ta nahaja v teritorialnem morju Republike Slovenije. Ker je po členu 99. tč. II/4 *Zakona o sodiščih* za izvršilne zadeve stvarno pristojno okrajno sodišče, po tretjem odstavku 114. člena istega zakona pa se za območje sodnega okraja Koper šteje tudi teritorialno morje Republike Slovenije, je za izvršbo in zavarovanje na ladjah načeloma Okrajno sodišče v Kopru. V zadnjih spremembah zakona o sodiščih iz leta 2000 je Okrožno sodišče v Kopru pristojno tudi za pomorske začasne odredbe, npr. za ustavitev ladje (arrest of ship).

V nadaljevanju ureja zakonik najprej izvršbo za izterjavo denarnih terjatev na ladji. Najprej zakonik določa oprostitev in omejitve izvršbe. Predmet izvršbe ne morejo biti domače vojaške ladje ter ladje, ki so državi ali lokalni skupnosti nujno potrebne za opravljanje njenih nalog. Tuja ladja, ki neškodljivo plove čez teritorialno morje Republike Slovenije ali se mudi v slovenskem pristanišču zaradi višje sile ali potreb plovbe, je lahko predmet izvršbe samo za terjatve, ki so nastale med prehodom ali muditvijo ladje v slovenskih vodah, na ladji, ki je dolžniku nujno potrebna za opravljanje javne službe, za opravljanje gospodarske dejavnosti ali je izključni vir njegovega preživljanja, pa je mogoče dovoliti izvršbo in zavarovanje samo za tako imenovane pomorske terjatve, naštet v zakoniku, za terjatve iz naslova posojila, s katerim je bila ladja kupljena, ter za terjatve, zavarovane z zastavno pravico na tej ladji.

Zakonik ureja kot izvršilno sredstvo za poplačilo denarnih terjatev izvršbo s prodajo ladje. Postopek se začne na predlog upnika, na podlagi katerega izda sodišče sklep o izvršbi s prodajo. Po izdaji tega sklepa odredi sodišče zaustavitev in po potrebi čuvanje ladje, nato pa opravi rubež ladje, če je ladja vpisana v slovenski register ladij pa odredi tudi zaznambo sklepa o izvršbi v registru ladij. Učinek zaznambe sklepa o izvršbi oziroma rubeža je v tem, da ima upnik, v čigar korist je sodišče dovolilo izvršbo, pri poplačilu prednost pred vsemi upniki, ki bi pozneje dobili zastavno ali poplačilno pravico na tej ladji, in da se izvršba lahko opravi tudi proti poznejšemu lastniku ladje. Ker so lahko predmet prodaje tudi tuje ladje, zakonik precej podrobno ureja postopek opravljanja izvršbe s prodajo. Najprej vsebuje pravila o ugotovitvi vrednosti ladje in uveljavlja tako imenovano kritno načelo, po katerem lahko vsak, ki ima pravico biti poplačan iz zneska, dobljenega s prodajo ladje pred upnikom, ki je zahteval izvršbo, zahteva, da se izvršba ustavi, če ugotovljena vrednost ladje niti

delno ne krije njegove terjatve.

Ladja naj bi se praviloma prodala na ustni javni dražbi, vendar zakonik predvideva tudi možnost prodaje pod roko, če se o tem sporazumejo stranke in zastavni upniki. Tako pri prodaji na dražbi kot pri prodaji pod roko pa velja načelo najmanjšega ponudka, po katerem ladje ni mogoče prodati za manj, kot znaša polovica njene ugotovljene vrednosti). Prodaja se opravi v skladu s prodajnimi pogoji, ki jih sprejme sodišče na predlog upnika in po obravnavi na naroku. Če upnik ne predloži osnutka prodajnih pogojev, veljajo prodajni pogoji, določeni v zakonu. Po pravnomočnosti sklepa o prodaji in po razglasitvi prodajnih pogojev izda sodišče razglas o prodaji, v katerem določi način prodaje ter kraj in čas dražbe, če naj bo ladja prodana na dražbi. Ta razglas vroči sodišče strankam in vsem, ki imajo na ladji, ki je predmet izvršbe, kakšno pravico, ter objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, če je ladja vpisana v slovenski register ladij, pa nameravano prodajo tudi zaznamuje v registru.

Zakonik vsebuje tudi določbe o poteku dražbe. Ko je dana na dražbi najvišja ponudba izda sodišče sklep o domiku, če kateri od prisotnih temu ne ugovarja iz utemeljenih razlogov in če ni kakšnih drugih pomanjkljivosti, na katere mora sodišče paziti po uradni dolžnosti. Pri prodaji pod roko izda sodišče sklep o domiku, ko ugotovi, da so spolnjeni pogoji za prodajo ladje pod roko. Če na dražbi oziroma pri prodaji pod roko ni dosežena najnižja dopustna cena, lahko upnik, ki je predlagal izvršbo, v predpisanem roku predlaga ponovno prodajo, če tega ne stori, pa sodišče ustavi izvršbo, če sodišče odkloni domik iz kakšnega drugega razloga, pa odredi ponovno prodajo sodišče po uradni dolžnosti. Ko postane sklep o domiku pravnomočen, izroči sodišče ladjo kupcu, kupec pridobi na njej lastninsko pravico, ki ostane v veljavi, čeprav je pozneje razveljavljen izvršilni naslov, na katerem je temeljil sklep o izvršbi ladje. Vendar pa sodišče že izdani sklep o domiku razveljavi, in na predlog kakšnega zastavnega upnika odredi ponovno prodajo ladje na kupčevo nevarnost in stroške, če kupec ne plača kupnine v roku petnajstih dni od dneva domika. Pri tem prvi kupec odgovarja za razliko v ceni, doseženo med prvotno ceno in ceno doseženo pri ponovni prodaji.

Nadalje vsebuje zakonik še nekatere razloge za ustavitev in odlog izvršbe ter pravila o poplačilu upnikov in razdelitvi kupnine. Iz tako imenovane razdelilne mase, ki obsega poleg kupnine še morebitno varščino kupca, ki je zamudil s plačilom kupnine, ter nekatere dohodke ladje med izvršilnim postopkom, se najprej poplačajo zakoniti zastavni upniki, nato pogodbeni zastavni upniki, ter na koncu drugi upniki. Pri tem velja znotraj posameznega poplačilnega razreda načelo prioritete: vrstni red poplačila terjatev se ravna po času, ko je posamezni upnik pridobil zakonito oziroma pogodbeno zastavno pravico na ladji. Če razdelilna masa ne zadošča za popolno poplačilo upnikov istega razdelilnega razreda, pa se njihove terjatve poplačajo po načelu sorazmernega poplačila.

Zakonik predvideva tudi možnost prodaje solastniškega deleža na ladji. Pri tem

se smiselno uporabljajo določbe o prodaji ladje, z nekaterimi izjemami. Tako se lahko dovoli zaustavitev ladje praviloma samo v primeru, če delež oziroma deleži, na katerih se predlaga izvršba, presegajo polovico vrednosti ladje. Če se izvršba opravlja na več kot polovičnem deležu, lahko upnik predlaga, da se proda cela ladja, vendar se njegova terjatev izplača samo iz tistega dela kupnine, ki ustreza dolžnikovemu deležu. Zakonik priznava drugim solastnikom pravico do odkupa dolžnikove terjatve, poleg tega pa imajo solastniki pri domiku ladje prednost pred drugimi udeleženci dražbe.

O poplačilu upnikov in drugih oseb, ki imajo pravico do poplačila, odloči sodišče s sklepom. Po pravnomočnosti tega sklepa sodišče odredi, da se v registru izbrišejo vse pravice in bremena na ladji, ki s prodajo ugasnejo, ter upnikom izplača zneske, do katerih so upravičeni.

Izvršba za izročitev ladje se opravi tako, da se v registru vpiše upnik kot nov lastnik ladje, če je ladja pri dolžniku, pa mu jo uradna oseba odvzame in jo izroči upniku.

Zakonik ureja tudi zavarovanje z zastavno pravico na ladji na podlagi sporazuma strank. To obliko zavarovanja je mogoče dovoliti samo, če sta se stranki tako sporazumeli in sodišču sporazumno predlagali izvedbo postopka. Predmet zavarovanja je praviloma dolžnikova ladja, po izrecni zakonski določbi pa je mogoče terjatev zavarovati tudi z zastavno pravico na ladji, ki je last tretje osebe. Sporazum o zavarovanju z ustanovitvijo zastavne pravice vzame sodišče na zapisnik, ki ima učinek sodne poravnave in je izvršilni naslov. Zavarovanje na nepremičnini se izvede z vknjižbo zastavne pravice na ladji v registru ladij, oziroma z rubežem ladje.

Prednost tega sredstva zavarovanja je, da upniku pred izvršbo ni treba izposlovati v pravnem ali kakšnem drugem postopku izvršilnega naslova. Izvršilni naslov je namreč že zapisnik o sporazumu strank. Čim pa sodišče ugotovi, da je postal sporazum strank o zavarovanju terjatve izvršljiv, na predlog upnika dovoli in opravi izvršbo na zastavljeni ladji po določbah, ki veljajo za izvršbo s prodajo ladje.

Novi tekst zakonika spreminja kvaliteto zahtevane garancije za sprostitev ladje. Dosedanji ZPNP je namreč predvideval, da mora dolžnik dati "zavarovanje oziroma druge premoženjske vrednosti, ki so proste za prenos v upnikovo korist", kar je v praksi povzročalo težave. Novo besedilo bolj ustreza standardu *Konvencije o začasni zaustavitvi morskih ladij iz leta 1952*.⁶ Seveda bo morala sodna praksa opredeliti kriterij, katera je tista varščina ali drugo zavarovanje, ki ga lahko upnik realizira doma ali v tujini; prav gotovo so to finančne garancije znanih svetovnih bank, zavarovalnic in zlasti tim. P&I klubov. V prvi vrsti se bodo seveda same stranke dogovorile o sprejemljivi garanciji.

Nov institut v pomorskem zakoniku, povzet po znani anglosaški teoriji in sodni praksi, je tim. "*actio in rem*". Ker se ladja praviloma zadržuje v luki kratek čas, je upniku otežkočeno, da identificira dolžnika "*in personam*", zato je s tem institutom mogoče predlagati postopek "*in rem*", to je zaustavitev ladje kot dolžnika ob pogojih zakona; zahtevk se torej nanaša na samo ladjo, ki ji ta zakonik podeljuje status pravne stranke, kadar upravičeni upnik uveljavlja napram tej ladji pomorsko terjatev

ali terjatev zaradi onesnaženja morja, ne pa tudi za druge terjatve. Procesni temelj za tako rešitev izhaja iz določbe člena 76 ZPP, ki predvideva, da lahko posebni predpis določi, kdo je poleg fizičnih in pravnih oseb še lahko pravdna stranka. Tudi omenjena konvencija iz leta 1952 prepušča vsaki državi pogodbenici, da sama regulira postopek v zvezi z začasno zaustavitvijo ladje.

Seveda je ta institut veljaven izključno v postopku izdaje začasnih odredb z zaustavitvijo "odgovorne ladje" za pomorske terjatve ali ekološkega onesnaženja morja. Tožba, ki jo mora upnik vložiti v zakonskem roku, da opraviči začasno odredbo, je seveda "actio in personam".

9. KOLIZIJE ZAKONOV

Deveti del zakonika vsebuje problematiko urejanja raznopravnih razmerij v pomorski plovbi. Kot *lex specialis* ureja tista vprašanja, ki zaradi specifik razmerij zahtevajo posebno ureditev, v ostalem pa se bodo uporabljala splošna pravila zakona o mednarodnem zasebnem pravu kot *lex generalis* (pravne praznine, načelo najtesnejše zveze, negativni učinek javnega reda, navezne okoliščine za razmerja, ki jih ta zakon ne ureja ipd).

Med temeljnimi določbami velja posebnost glede zavračanja. Ta institut je v splošnem zakonu sicer sprejet, v plovbnih razmerjih pa je njegova uporaba neprijemna, zlasti še zaradi tega, ker je pri vseh pogodbah predvidena kot primarna navezna okoliščina avtonomija strank. Zakonik nadalje predvideva uporabo *legis causae*. Posebnost novega zakonika v primerjavi s splošno ureditvijo je tudi v tem, da številne določbe zakona opredeljuje kot norme neposredne uporabe in glede njih izključuje kolizijsko metodo (omejitev odgovornosti ladjarja, določbe glede reševanja, nekatera pravila o odškodninski odgovornosti zaradi trčenja). Vsebinska ureditev navedenih vprašanj v zakoniku je namreč usklajena z ureditvami v mednarodnih konvencijah in bi jo bilo po mnenju teorije nedopustno izključiti preko uporabe kolizijskih pravil. Med norme neposredne uporabe je šteti tudi pravilo zakonika, ki predpisuje svojo uporabo za problematiko dviganja potopljenih stvari.

S posamičnimi kolizijskimi pravili zakonik nadalje ureja različna pravna področja. Splošno stvarnopravno kolizijsko pravilo *lex rei sitae* je glede na naravo stvari (mobilnost) tu modificirano kot pravo državne pripadnosti ladje, ki je kot takšno odločilno za presojo vseh stvarnih pravic na ladji (lastninska pravica, zastavna pravica, privilegiji, služnosti). Posebnost velja za stvarne pravice na ladjah v gradnji, za katere se uporablja *lex rei sitae*, če se gradijo v Sloveniji. Pravo pripadnosti ladje je nadalje merodajno za presojo pravnega položaja poveljnika ladje (tako pri upravljanju kot

⁶ Pri tem velja omeniti, da je bila leta 1999 sprejeta nova *Mednarodna konvencija o začasnih ustavitvi ladij*, ki še ne velja.

tudi pri njegovem pravnoposlovnem ravnanju za lastnika ladje ali ladjarja), za delovna razmerja članov posadke in za omejitve odgovornosti ladjarja in z njim izenačenih oseb. Končno je pravo državne pripadnosti ladje šteti za pravo kraja, kjer je nastal dogodek, kadar gre za pravne posledice dogodkov na ladji.

Za vse pogodbe o plovbnih razmerjih je kot splošna primarna navezna okoliščina predvidena avtonomija strank, ki je omejena z normami neposredne uporabe (glej zgoraj). Kot subsidiarna navezna okoliščina je določena najtesnejša zveza. Tako kakor zakon o mednarodnem zasebnem pravu tudi zakonik postavlja domneve o najtesnejši zvezi. Pri pogodbah o izkoriščanju ladij je to pravo ladjarjevega stalnega prebivališča oziroma sedežav skladu s teorijo o karakteristični spolnitvi; pri pogodbi o vlečenju *lex fori*, glede na to, da se bodo pred našimi sodišči pojavljali spori s tega področja takrat, kadar se vleka opravlja ali končuje v našem morju ali pristanišču; pri pogodbah o reševanju ladje bo to pravo države pristanišča, kjer je bilo reševanje končano, oziroma pravo države tistega pristanišča, v katero je rešena ladja prispela po končanem reševanju. Pri pogodbah o gradnji, predelavi ali popravilu ladje je kot takšno predvideno pravo države, kjer je ladjedelnica. Pri pogodbah o izkoriščanju ladij velja ločeno navezovanje po *lex loci solutionis* za spolnitvene modalitete. Pri skupni havariji je subsidiarno predvidena uporaba prava pristanišča, v katerem je bil izkrcan zadnji del tovara, ki je bil na ladji takrat, ko je prišlo do skupne havarije; kadar pa so v primeru skupne havarije vse stranke državljani Republike Slovenije ali slovenske pravne osebe, se uporablja *lex fori*. Posebna ureditev velja tudi za pogodbe o pomorskem zavarovanju, kjer avtonomiji sledi navezovanje po pravu sedeža zavarovalnice, razen v primeru izredno tesne povezanosti s slovenskim pravom. Za ostale pogodbe v plovbnih razmerjih se bo pravo določalo v skladu s pravili zakona o mednarodnem zasebnem pravu.

Na odškodninskem področju, kjer načeloma še vedno prevladuje navezna okoliščina *lex loci delicti commissi*, vsebuje zakonik posebne določbe o povračilu škod zaradi trčenja. Pred pravom kraja škodnega dogodka se v primeru, da imajo vse udeležene ladje isto državno pripadnost ali enako pravo, uporabi to skupno pravo. V drugih primerih pa je odločilno pravo kraja trčenja, kadar je do njega prišlo v teritorialnem morju ali notranjih morskih vodah; v primeru trčenja na odprtem morju pa se uporabi *lex fori*. V vsakem primeru pa je odločilno domače pravo, kadar so vsi udeleženci slovenske pravne ali fizične osebe in v primeru, ko je udeležena slovenska vojaška ali javna ladja.

Zakonik končno predvideva uporabo *legis fori* za primere reševanja, ki ni bilo opravljeno na podlagi pogodbe in za presojo dviganja potopljenih stvari izven teritorialnega morja in notranjih voda Republike Slovenije, če obstaja z njo tesna vez.

Zadnja norma tega poglavja določa posebne primere izključne mednarodne pristojnosti za sojenje v sporih iz plovne dejavnosti: gre za spore o nagradi za reševanje in odškodninske spore zaradi trčenja, kadar je udeležena slovenska vojaška

ali javna ladja, ter za atrakcijo pristojnosti za spore v zvezi z postopkom za omejitvev ladjarjeve odgovornosti, v sporih v zvezi s skupno havarijo in v sporih, ki nastanejo med izvršilnim postopkom na ladjah.

10. PREKRŠKI

V desetem delu zakonik posamezna ravnanja, ki nasprotujejo določbam tega zakonika, opredeljuje kot prekršek. Zakonik prekrške sankcionira z denarno kaznijo, ki je določena bodisi v razponu bodisi v določenem znesku, vse v okviru višine denarnih kazni, kot jih opredeljuje veljavi zakon o prekrških. Za posamezne prekrške se storilec kaznuje takoj na kraju samem. Storilec prekrška je lahko pravna oseba, odgovorna oseba pravne osebe ali posameznik (vsak posameznik, poveljnik ladje ali oseba, ki ga nadomešča, član ladijske posadke).

11. PRETHODNE IN KONČNE DOLOČBE POMORSKEGA ZAKONIKA

Zakonik v prehodnih in končnih določbah našteva podzakonske predpise, ki se do uveljavitve novih predpisov na podlagi novega zakonika uporabljajo še naprej, kolikor niso v nasprotju z ustavo in zakonikom. Na ta način želi predlagatelj preprečiti pravne praznine, ki bi nastale v primeru, če bi z dnem uveljavitve zakonik prenehali veljati vsi naštetih predpisi. V prehodnih določbah je med drugim tudi določeno, da določilo o kabotaži, pilotaži in vleki, ki jo tuje osebe lahko opravljajo le pod pogojem vzajemnosti, ne velja za članice Evropske unije z dnem, ko bo Republika Slovenija postala članica Evropske unije, ter da se bo prva koncesijska pogodba za izvajanje gospodarskih javnih služb na področju pomorske dejavnosti v koprskem tovornem pristanišču sklenila z osebo zasebnega prava, ki opravlja te dejavnosti na dan uveljavitve tega zakona, tj. z Luko Koper, d.d..

Pomorski zakonik je bil objavljen v Uradnem listu RS št. 26/2001 dne 12. aprila 2001 in je začel veljati 12. maja 2001.

