

UDK: 347.79 (496.5)
izvorni znanstveni rad
primljen 15. listopada 2002.

Dr. sc. Ivo Grabovac,
redoviti profesor Pravnog fakulteta u Splitu

POMORSKI ZAKONIK REPUBLIKE HRVATSKE – U OČEKIVANJU PREDSTOJEĆIH IZMJENA I DOPUNA

Pripremaju se izmjene i dopune Pomorskog zakonika Republike Hrvatske. Izmjene i dopune su nužne, jer su u međuvremenu od stupanja na snagu Zakonika (1994.) ratificirane konvencije koje obvezuju Republiku Hrvatsku, a donesene su i nove međunarodne konvencije koje rješavaju određena pitanja o sigurnosti plovidbe ili u sklopu pomorskoga imovinskog prava na prihvatljiviji i suvremeniji način. Isto tako, Hrvatska je donijela i nove zakonske propise koji kao posebno pravno vrelo utječu i na pomorskopravnu regulaciju. U radu se pobliže objašnjavaju važnije konačno dogovorene izmjene i dopune Pomorskog zakonika, osobito iz područja sigurnosti plovidbe, državne pripadnosti i upisa broda, stvarnih prava, općeg ograničenja odgovornosti brodovlasnika odnosno broдача, prijevoza stvari morem, prijevoza putnika i prtljage morem, spašavanja, te odgovornosti u slučaju onečišćenja mora teretom ulja s brodova.

Ključne riječi: Pomorski zakonik, promjene, značenje

UVOD

Pomorski zakonik Republike Hrvatske izglasovan je u Hrvatskom saboru u siječnju 1994. godine (Narodne novine, br. 17 od 7. ožujka 1994.). Donošenjem tog Zakonika, među ostalim, prestao je važiti Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi u dijelu koji se odnosi na pomorsku plovidbu. Pomorski zakonik RH mijenjao se i nadopunjavao dva puta. Te su se promjene uglavnom odnosile na pomorsko dobro i koncesije te na visinu novčanih kazni za pomorske prekršaje (Narodne novine, br. 74/1994., 43/1996.).

U međuvremenu donesene su nove konvencije ili su izmijenjene i dopunjene neke postojeće međunarodne konvencije, kako na području sigurnosti plovidbe tako i u sklopu pomorskog imovinskog prava, a rezultat su suvremenih stremljenja. Republika Hrvatska ratificirala je određene međunarodne instrumente nakon stupanja na snagu Pomorskog zakonika, pa je time prihvatila i obvezu dosljedno ih primjenjivati, odnosno uklopiti te međunarodnopravne odredbe u svom nacionalnom zakonodavstvu. Tražila

se, također, i dosljednija zakonska prilagodba izričaja iz relevantnih međunarodnih konvencija. Isto tako, Hrvatska je donijela i nove zakonske propise koji kao posredno pravno vrelo izravno ili neizravno utječu i na pomorskopravnu regulaciju. Stoga je bilo nužno uskladiti odredbe Pomorskog zakonika i s odgovarajućim (zakonskim) propisima. Također je bio cilj otkloniti jezično-stilske i tehničke pogreške, te terminološki naglasiti da je riječ o pomorskoj plovidbi.

Zbog svih spomenutih razloga već se prije nekoliko godina pristupilo radu na odgovarajućim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika RH. Bilo je više dokumenata (verzija) predloženih izmjena i dopuna Pomorskog zakonika a u sklopu pripremnih radova stručne skupine Ministarstva pomorstva, prometa i veza. Kako su neki dijelovi pomorskopравnih propisa kontroverzniji zbog osobitih gospodarskih interesa, te polemičkih rasprava o pravima i obvezama zainteresiranih subjekata u domaćim prilikama (izvan utjecaja međunarodnopravnih obveza na temelju međunarodnih konvencija), smatra se da bi trebalo izdvojiti norme Pomorskog zakonika o pomorskom dobru, koncesijama, lukama u poseban zakon. Bilo kako bilo, već sada, bez obzira na to koliko će još trajati rasprave o sadržaju Pomorskog zakonika (i zakona koji bi mogao odvojeno regulirati određenu materiju), može se tvrditi da već i sada imamo konačne rezultate dogovora, konsenzusa o budućem sadržaju izmjena i dopuna u novom tekstu Zakonika. U ovom radu naglasit ću neprijeporne *de lege ferenda* odredbe i rješenja u Pomorskom zakoniku prema odabiru poglavlja, odnosno područja pomorskopравne problematike.

ODABRANA PODRUČJA IZ SIGURNOSTI PLOVIDBE

1. Glede plovidbe, kako je uređena u Pomorskom zakoniku, u Prijedlogu izmjena i dopuna nadopunjuje se važeća odredba o vijanju zastave u smislu da je strani plovni objekt dužan viti zastavu svoje državne pripadnosti i zastavu Republike Hrvatske dok se nalazi u teritorijalnom moru i u unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske, osim dok je u neškodljivom prolasku.

2. U odgovarajućem članku gdje se uređuju slučajevi kada peljarenje nije obvezno,¹ predlaže se da se doda riječ "vodonosci". Pridodaje se i novi stavak koji omogućava Ministru pomorstva, prometa i veza da, pored spomenutih brodova, uz određene uvjete obveznog peljarenja oslobodi i brodove koji redovito pružaju usluge prijevoza goriva, vode i drugog tereta unutar područja jedne lučke kapetanije.

3. Predlaže se preformuliranje odredaba Zakonika da se jasnije precizira tko i na koji način utvrđuje sposobnost broda za plovidbu, a u svezi s tehničkim nadzorom.² Naime, sposobnost broda za plovidbu utvrđuje se obavljanjem tehničkog nadzora i posvjedočuje izdavanjem brodskih isprava i knjiga. Tehnički nadzor i izdavanje odgovarajućih isprava i knjiga obavlja Hrvatski registar brodova u skladu s tehničkim

¹ Poblje o tome kada peljarenje nije obvezno v. Ivo Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split 1995., str. 19.

² O utvrđivanju sposobnosti broda za plovidbu v. poblje Ivo Grabovac, *Pomorsko pravo*, knjiga prva (*Pomorsko javno i upravno pravo*), Split 2001., str. 62. - 64.

pravilima. Tehničkim pravilima propisuju se međunarodno prihvaćene tehničke norme za projektiranje, gradnju i redovite preglede postojećih brodova, te ocjenjivanje sustava upravljanja sigurnošću. Sposobnost broda za plovidbu provjerava se inspeksijskim nadzorom. Hrvatski registar brodova obavlja pregled na zahtjev brodarka, inspekcije ili druge zainteresirane osobe (to znači da bi otpala mogućnost da Hrvatski registar i samoinicijativno obavlja pregled, što je nespojivo s njegovom funkcijom i praksom kao tehničke organizacije).

4. Predlaže se izmjena naziva privremenog plovidbenog lista u privremeni upisni list.³ Smatram da je ta promjena nužna kako bi se naglasilo da se privremenim upisnim listom dokazuje državna pripadnost broda, što nema veze sa sposobnošću broda za plovidbu.

5. U Prijedlogu izmjena i dopuna Pomorskog zakonika RH precizira se koji su poslovi iz nadležnosti inspektora sigurnosti plovidbe:⁴ nautički, brodograđevni, brodogradbeni, poslovi radio službe, hidrograđevinski, poslovi zaštite mora od onečišćenja s brodova i brodica te poslovi u svezi s brodskom posadom i stručnim osposobljavanjem pomoraca. Baš u odnosu na osposobljavanje pomoraca, primjenom Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca 1978/95. s izmjenama i dopunama znatno su pooštreni uvjeti glede izobrazbe, naobrazbe, izdavanja svjedodžbi, držanja straže pomoraca, a s obzirom da je ljudski čimbenik jedan od čestih uzroka nesreća i nezgoda na moru. Stoga se predlaže da se posebno spomene inspeksijski nadzor nad pomorskim učilištima i održavanjem stručnih ispita za stjecanje svjedodžbi o osposobljavanju pomoraca. Zato se predviđaju i određene mjere u tom smislu. Naime, ako inspektor sigurnosti plovidbe utvrdi da pomorsko učilište ne udovoljava propisanim uvjetima za obavljanje izobrazbe pomoraca, naredit će da se zabrani rad pomorskom učilištu dok se utvrđeni nedostaci otklone.

U skladu s tzv. Pariškim memorandumom trebalo je uskladiti svjedodžbe koje brod mora imati s odgovarajućim konvencijama (sedam nabrojanih).

6. U novim predloženim člancima nastoji se poboljšati položaj naših pomoraca u radnom odnosu, osobito u međunarodnoj plovidbi (mogućnost sklapanja više uzastopnih ugovora o radu na određeno vrijeme, prijava i odjava te plaćanje doprinosa za mirovinsko i zdravstveno osiguranje, isplata plaća i drugih novčanih primanja i u stranim sredstvima plaćanja).

U cilju zaštite pomoraca probija se pravni subjektivitet⁵ tako što se nastoji proširiti krug osoba koje imovinski odgovaraju. Naime, postoji prijedlog (premda nema konačne suglasnosti o tekstu) da za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade broda uz brodarka (držatelja broda i nositelja plovidbenog pothvata) odgovaraju upisani vlasnik broda, osoba koja, iako nije upisana kao vlasnik, putem upisanog vlasnika kojeg kontrolira izvlači koristi iz poslovanja broda, voditelj broda i agent za zapošljavanje pomoraca, ako brodar ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje.

³ Supra n. 1 (str. 24-25), supra n. 2 (str. 67); v. još pobliže Ivo Grabovac, *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, Budimpešta-Split, 1997., str. 43.

⁴ Pobliže o inspeksijskom nadzoru sigurnosti plovidbe u Republici Hrvatskoj v. supra n. 1, str. 80.-86.

⁵ O probou pravne osobnosti v. pobliže Jasenko Marin, *Proboj pravne osobnosti u pomorskom pravu, Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 40., br. 155, 2001, str. 83. - 114.

DRŽAVNA PRIPADNOST I UPIS BRODA

U predloženim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika glede hrvatske državne pripadnosti broda unosi se kao osnovno načelo pravo i dužnost Republike Hrvatske obavljati nadzor nad brodovima koji viju njezinu zastavu. U svezi s mogućnošću za fakultativni upis u upisnik brodova (i time stjecanja hrvatske državne pripadnosti) i za brod koji je u cjelini ili dijelom u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe, izostavlja se uvjet da prethodno Republika Hrvatska obavlja nadzor nad upravnim, gospodarskim i tehničkim pitanjima nad brodom, ali će upis morati dopustiti Ministarstvo pomorstva, prometa i veza. Osim toga, *condicio sine qua non* u svakom je slučaju nadzor Republike Hrvatske nad brodovima koji viju njezinu zastavu. Za strane jahte predloženim izmjenama dopustio bi se upis i bez uvjeta da ta jahta pretežito boravi u moru Republike Hrvatske, zbog nejasnoća bi li ta pretežitost morala biti prije ili poslije upisa.

STVARNA PRAVA

Predložene izmjene imaju poglavito za cilj jačanje uloge pomorske hipoteke (ili hipoteke na brodu, čini se da postoji suglasnost da se zadrži takav naziv) u sklopu svjetskog financijskog poslovanja.

Posebice se naglašava, što je logično, da se na sva stvarna prava na odgovarajući način primjenjuju odredbe Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, ako Pomorskim zakonikom nije drukčije određeno.

Hipoteka na brodu (pomorska hipoteka) definira se kao pravo prema kojem je vjerovnik ovlašten namiriti svoju tražbinu iz prodajne cijene broda ostvarene sudskom prodajom ili izvansudskom prodajom ili uzimanjem broda u posjed i iskorištavanjem broda (odredbe su dispozitivne, pa stranke mogu isključiti jedno od spomenutih ovlaštenja). Hipoteka na brodu (pomorska hipoteka) može nastati ugovorom (ugovorna hipoteka) ili sudskom odlukom (prisilna sudska hipoteka). Ako ugovor o hipoteci s javno ovjerenim potpisom dužnika sadrži izjavu dužnika da vjerovnik može neposredno na temelju ugovora zatražiti upis hipoteke u upisnik brodova, kao i izjavu dužnika o suglasnosti da se na temelju tog ugovora na kojem je zasnovana hipoteka nakon dospelosti tražbine iz ugovora može provesti neposredna ovrha, takav je ugovor ovršna isprava. U slučaju izvansudske prodaje broda vjerovnik može slobodno prodati brod, ali pritom mora postupati pozornošću dobrog gospodarstvenika, te postići razumnu cijenu s obzirom na stanje broda i situaciju na tržištu. U protivnom, odgovara dužniku za naknadu štete. U slučaju preuzimanja broda u posjed i njegova iskorištavanja radi zaštite svojih interesa vjerovnik može zaprimati prihode broda, te zaradu upotrebljavati za namirenje svoje tražbine. Prilikom preuzimanja broda u posjed i njegova iskorištavanja vjerovnik, također, mora postupati pozornošću dobrog gospodarstvenika.

Kupac koji kupi brod od hipotekarnog vjerovnika koji se koristio pravom na izvansudsku prodaju stječe pravo vlasništva na brodu neovisno o stvarnom odnosu između vjerovnika i dužnika. Kupac je ovlašten tražiti upis prava vlasništva u upisnik brodova na temelju ovjerenog ugovora o prodaji. Dapače, u slučaju izvansudske prodaje broda kupac je, na temelju izvatka i javno ovjerenog ugovora o prodaji,

ovlašten neposredno tražiti ovrhu protiv dužnika radi predaje broda u posjed. Značajne su predložene izmjene i dopune glede sustava pomorskih povlastica (novi naziv umjesto povlastice na brodu), a u skladu s odredbama Konvencije o pomorskim povlasticama i hipotekama iz 1993. godine. I ove predložene izmjene u korist su hipotekarnih zajmova, a na štetu povlastica, jer će se time olakšati dobivanje dugoročnih kredita za nabavku brodova, a brodovlasnike izložiti manjem financijskom teretu glede broja pomorskih povlastica i imovine koju opterećuju. Valja pritom posebice naglasiti da brodograditeljima i brodograđevateljima ostaje pravo retencije. U predloženim izmjenama nabrajaju se redom pomorske povlastice: 1. tražbine za plaće i druge iznose koji se duguju zapovjedniku broda i drugim članovima posade u svezi s njihovim zaposlenjem na brodu, uključujući troškove repatrijacija i doprinose za socijalno osiguranje; 2. tražbine za smrt ili tjelesne ozljede koje su se dogodile na kopnu ili u neposrednoj svezi s iskorištavanjem broda; 3. tražbine s naslova nagrade za spašavanje broda; 4. tražbine za lučke naknade, troškove plovidbe prokopima i drugim plovnim putovima, te troškove peljarenja; 5. stvarni gubitak ili oštećenje na osnovi izvanugovorne odgovornosti prouzročen iskorištavanjem broda, a koji nije gubitak ili oštećenje tereta, kontejnera i stvari putnika prevoženih brodom. Brisanjem odgovarajućih odredaba u sadašnjem tekstu Pomorskog zakonika, predlaže se brisanje propisa da se povlastica prostire i na pripadak broda, te na vozačinu, prevozninu, tegljarinu, nagradu za spašavanje onog putovanja tijekom kojeg je nastala tražbina osigurana pomorskim privilegijem. Više ne bi bilo mjerodavno za redoslijed namirenja povlaštenih tražbina putovanje, odnosno posljednje putovanje. To znači da je za namirenje bitan navedeni red prvenstva. Ipak, pomorske povlastice koje osiguravaju tražbine s naslova nagrade za spašavanje broda imaju prednost pred svim drugim pomorskim povlasticama koje terete brod prije vremena u kojem su obavljene radnje, zbog kojih je nastala spomenuta pomorska povlastica. Isto tako, povlastica koju osiguravaju tražbine s naslova nagrade za spašavanje imaju red prvenstva suprotan redoslijedu vremenu nastanka tražbine koje osiguravaju; to je razumljivo jer spašavanje ima za cilj očuvanje broda i imovine. Ostale pomorske povlastice nabrojene u točka 1., 2., 4. i 5. međusobno imaju jednako pravo prvenstva.

OPĆE OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODARA U REPUBLICI HRVATSKOJ

U prijedlogu izmjena i dopuna Zakonika, kada je riječ o gubitku prava na ograničenje odgovornosti, prihvaća se izričaj koji odgovara tekstu Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976. Naime, brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koje je brodar učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastupiti.⁶ Navedena stilizacija predlaže se i drugdje u Zakoniku u odnosu na gubitak prava na ograničenje. Dosadašnji izričaj "bilo iz krajnje nepažnje, znajući da će šteta vjerojatno nastupiti" proširivala je mogućnost da brodar odgovara

⁶ Usp. Giorgia M. Boi, "Recklessness" e previsione del danno nel art. 2 (e) del Protocollo del 1968 alla Convenzione del Bruxelles sulla polizza di carico, Il diritto marittimo, Genova, I/1978, str 237.

neograničeno i u slučajevima grube nepažnje, što nije u skladu s intencijom spomenute Konvencije koju je Hrvatska ratificirala.

Predlaže se povišenje granica odgovornosti u odnosu na tražbine zbog smrti ili tjelesnih ozljeda putnika u skladu s Protokolom iz 1990. o promjeni Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974 (Hrvatska je ratificirala i taj Protokol). Umjesto sadašnjeg iznosa od 46.666 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja pomnoženih brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti na temelju plovidbenog lista, ali najviše do 25 milijuna Posebnog prava vučenja, predviđa se iznos od 175.000 Posebnih prava vučenja pomnoženih brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti na temelju upisnog lista, ali bez maksimalne granice.

I prilikom donošenja Pomorskog zakonika (1994.) raspravljalo se treba li predvidjeti obvezno osnivanje fonda ograničene odgovornosti (u Konvenciji iz 1976. to je prepušteno nacionalnom pravu). Sadašnji tekst Pomorskog zakonika predviđa fakultativno osnivanje fonda; smatralo se da je to povoljnije za naše brodovlasnike (brodare). Međutim, kao "dvosjekli mač" takva odredba može biti povoljnija i za stranog brodarara ako mu brod bude zaustavljen na području Republike Hrvatske (postupak za ograničenje odgovornosti ravna se prema pravu mjerodavnog suda *lex fori*).

Za hrvatske interese može biti značajno da se polože sredstva u fond za npr. čišćenje mora. Stoga se sada predlaže obvezno osnivanje fonda kao pretpostavku ograničenja odgovornosti.

PRIJEVOZ STVARI, PUTNIKA I PRTLJAGA

1. Glede prijevoza stvari (tereta) u Prijedlogu izmjena i dopuna Pomorskog zakonika bilo je mjestimičnih jezičnih intervencija, zahtjeva prikladnijeg ili jasnijeg izražavanja, odnosno vodilo se računa o usklađivanju zakonskog izričaja sa zahtjevima hrvatskog književnog jezika. Tako se izričaj "vozarski ugovor" preimenuje u prijevoznički ugovor. Svugdje gdje je bila riječ "pismeno", "pismeni" i sl. zamjenjuje se s "pisano", "pisani", "pisanim putem". Pojam stojnica i prekostojnica koje znače trajanje, vremensko razdoblje, pobliže se tako označuju kao "vrijeme" stojnica, prekostojnica. S obzirom na tendenciju da se brodar iznimno podvrgne odgovornosti (kao u slučaju potprijevoznih ugovora iz brodarskih ugovora), u svim prijevoznim poslovima izdvaja se jedino prijevoznik koji temeljem ugovora preuzima prava i obveze iz prijevozne prestacije.

U Prijedlogu promjena su i zahvati koji mijenjaju smisao zakonske regulacije, a postoje i novi sadržaji koji nisu bili predviđeni u postojećem zakonskom tekstu.

U cilju da se tekst Pomorskog zakonika što više uskladi s odredbama Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, 1924. odnosno Protokola o izmjeni te Konvencije, 1968. (Haaško-Visbyjska pravila) predlaže se, o tome je već bilo riječi i u poglavlju o općem ograničenju odgovornosti, da se preformulira izričaj za kvalificiranu krivnju, što dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika, tako da se umjesto riječi "iz krajnje nepažnje" rabi riječ "bezobzirno".⁷ U odnosu na mogućnost i pravo prijevoznika da u teretnicu unese o

⁷ Poblje Ivo Grabovac, *Neograničena odgovornost brodarara u slučaju kvalificirane krivnje u prijevozu stvari*, Pomorski zbornik, Rijeka, knjiga 14/1976., str. 173.

teretu primjedbe (s obrazloženjem), čime teretnica više nije "čista", dosadašnji tekst Pomorskog zakonika (v. čl. 528.) tražio je i opravdanu sumnju o podacima (koje je davao krcatelj) i nepostojanje razumne mogućnosti provjere pri ukrcavanju. U Prijedlogu se, dosljedno konvencijskom rješenju, s veznikom "ili" dopušta alternativno izbor ili opravdane sumnje ili nemogućnosti provjere kao pravo za unos primjedaba, što je povoljnije za prijevoznika.

Spomenuo bih još i slučaj tzv. distančne vozarine. Naime, u određenim situacijama, kada prijevoz nije dovršen, prijevozniku pripada vozarina prema (razmjerno) prevaljenom putu. Dosadašnji tekst Pomorskog zakonika služio se izričajem prema "korisno" prevaljenom putu, ali je prevladalo mišljenje, pri redigiranju novog teksta Zakonika, da je korist od prijednog puta u praksi veoma dvojbena i nesigurno mjerilo, pa se brisanjem riječi "korisno" ostalo pri jednostavnijem prema (razmjerno) prevaljenu putu.

Predloženi su i novi sadržaji. Značajno je istaći da se osim teretnice spominju i druge prijevozne isprave (ali i elektronička izmjena podataka), pri čemu se osobito izdvaja teretni list (novih sedam članaka u Zakoniku).⁸ Predložene nove odredbe oslanjaju se na odgovarajuća rješenja u kopnenom prijevozu, ali i na Jedinstvena pravila CMI-a za elektroničke teretnice (u slučaju unošenja elektroničkih podataka), iz 1990. godine. Valja napomenuti da je odredbe o teretnom listu (zvao se tovarni list) imao i bivši Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Spomenuo bih i nove članke koji uređuju materiju izvanrednih prekostojnica. Ovi su članci zapravo preuzeti iz bivšeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, a čije je preuzimanje u tekst Pomorskog zakonika ispušteno pri njegovoj izradi 1994. godine.

2. I u uređenju prijevoza putnika i prtljage predlažu se jezične i stilske promjene. Vrijedno je spomenuti i neke materijalnopravne promjene. Osim prtljažnice spominju se i "druge prijevozne isprave". Putna karta koja glasi na ime ne može se prenijeti na drugu osobu bez pristanka brodaru (čl. 617. st. 1. Pomorskog zakonika, u novoj terminologiji riječ "brodar" svugdje se zamjenjuje riječju "prijevoznik"). Međutim, zasigurno se briše st. 2. spomenutog članka da se putna karta koja glasi na donositelja ne može, nakon što je putnik započeo putovanje, prenijeti na drugu osobu bez pristanka brodaru (prijevoznika), jer zbilja nema nikakve potrebe tražiti takvu suglasnost, posebice ako se uzme u obzir činjenica da u dosadašnjem tekstu Zakonika nije bila predviđena ikakva sankcija za kršenje te odredbe.

Svakako su najvažnije promjene o visini odgovornosti prijevoznika. Naime, znatno se povisuju iznosi ograničenja odgovornosti prijevoznika kako za slučaj smrti ili tjelesne ozljede putnika, tako i za štete zbog oštećenja putnikove prtljage, te manjka, gubitka ili zakašnjenja u predaji prtljage putniku. Takva su rješenja preuzeta iz Protokola Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njegove prtljage morem, iz 1990. godine, koji je Republika Hrvatska ratificirala⁹ (Narodne novine-međunarodni ugovori, br. 2/1997.). Tako se za slučaj smrti ili tjelesne ozljede putnika brojka 46.666

⁸ Usp. Ivo Grabovac, *Teretni list i njegovo pravno značenje u prijevozu stvari*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, br. 36/1999., (55/56), str. 459.

⁹ V. pobliže Ivo Grabovac, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem s protokolima*, Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 34, br. 1-2 (45-46), 1997., str. 5.

(obračunskih jedinica Posebno pravo vučenja) zamjenjuje brojkom 175.000 po putniku i putovanju. Ako je riječ o ručnoj prtljazi, brojka 833 zamjenjuje se brojkom 1.800 po putniku i putovanju. Za vozila (uključujući i prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu) brojka 3.333 zamjenjuje se brojkom 10.000 po vozilu i putovanju, a za ostalu prtljagu brojka 1.200 brojkom 2.700 po putniku i putovanju. Usput spominjem i franšizu jer se brojevi također mijenjaju (umjesto 117 Posebnih prava vučenja-300 za vozila, a brojka 13 zamjenjuje se brojkom 135 po putniku za štetu prouzročenu drugoj prtljazi).

Kao što je to i u drugim odgovarajućim pravnim odnosima, i u prijevozu putnika i prtljage kvalificirana krivnja prestilizira tako da se riječi "iz krajnje nepažnje" zamjenjuju riječju "bezobzirno".

SPAŠAVANJE I VAĐENJE POTONULIH STVARI

Osnovna je osobina predloženih izmjena i dopuna Pomorskog zakonika što se u cijelosti prihvaćaju odredbe Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. koju je Republika Hrvatska ratificirala. Stoga se i predlaže brisanje svih odredaba o vađenju potonulih stvari, jer spomenuta Konvencija vađenje potonulih stvari smatra načinom spašavanja, pa bi se odredbe Pomorskog zakonika o spašavanju odnosile i na vađenje potonulih stvari (stvari koje su pod morem), što se jasno očituje i u definiciji spašavanja. Naime, odredbe glave Zakonika o spašavanju primjenjivale bi se na spašavanje osoba, brodova, stvari s tih brodova i svake druge imovine koja se zatekne u opasnosti na moru, uključujući vađenje potonulih stvari iz mora. Dalje se u prijedlogu izmjena i dopuna ističe da je spašavanje svaki čin ili činidba poduzeta radi pomoći osobama, brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti na moru ili pod morem. Imovina jest svaka imovina koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući vozarinu ako je izložena riziku. Važna je (usklađujući tekst zakonika s Konvencijom o spašavanju, 1989.) i definicija štete morskom okolišu kao osjetno oštećenje ljudskog zdravlja, života na moru ili morskih bogatstava, prouzročeno onečišćenjem, štetnim izljevom, vatrom, nezgodom i sličnim težim nezgodama.

Usklađivanjem s odredbama Konvencije o spašavanju, 1989. predlaže se jedna značajna promjena. Naime, u posebnoj stavku ističe se da se nikakva isplata ne duguje ako operacije spašavanja nisu imale koristan ishod, "osim ako stranke ugovorom drugačije predvide". To znači da se dopušta strankama da ugovorom odstupe od jednog od osnovnih tradicionalnih načela prava spašavanja da se ne duguje nagrada ako spašavanje nije imalo koristan rezultat ("No cure-no pay").

Umjesto sadašnjih odredaba iz glave o vađenju potonulih stvari dodano je nekoliko članaka koji se odnose na upravne mjerodavnosti lučke kapetanije da nadzire operacije spašavanja, te postupke i mjere spašavatelja glede njihova utjecaja na sigurnost plovidbe, na iskorištavanje prirodnih bogatstava mora i na zaštitu okoliša. Lučka kapetanija bi izdala rješenje o obvezi spašavanja vlasniku imovine koja može biti predmetom spašavanja kada sigurnost plovidbe to zahtijeva (ili prijeti opasnost za iskorištavanje prirodnih bogatstava ili za onečišćenje okoliša).

ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJE OD BRODA IZLIJEVANJEM ULJA KOJE SE PREVOZI KAO TERET

Usklađivanjem s Konvencijom o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem uljem iz 1992.¹⁰ preuzima se u cijelosti definicija "šteta zbog onečišćenja" iz te Konvencije. Naime, "šteta zbog onečišćenja" označuje: svaki gubitak ili štetu nastalu uslijed onečišćenja izvan broda zbog otjecanja ili izbacivanja ulja s broda ma gdje se to otjecanje ili izbacivanje dogodilo, ako je iznos naknade za oštećenje okoliša, ne računajući gubitak dobiti uslijed takvog onečišćenja, ograničen na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete; troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene ovim mjerama.

Dodaje se, u svrhu teritorijalne primjene, da se odredbe Zakonika primjenjuju na štete zbog onečišćenja nastale u teritoriju Republike Hrvatske i u području izvan granica teritorijalnog mora do 200 Nm od ravnih polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora, te na zaštitne mjere poduzete kako bi se spriječila ili umanjila šteta, bez obzira gdje su te mjere poduzete.

Zbog bolje usklađenosti s konvencijskim tekstom u jednom od razloga za oslobođenje ističe se da je brodovlasnik dužan dokazati da izlijevanje, odnosno izbacivanje ulja u potpunosti potječe iz "radnje ili propusta" bilo koje države ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih sredstava za pomoć u plovidbi u obavljanju te funkcije.

U cilju preuzimanja odgovornosti iz Protokola (Konvencije) 1992. predlaže se da vlasnik broda može ograničiti svoju odgovornost po svakoj nezgodi na ukupan iznos od 4.500.000 Posebnih prava vučenja za brod koji ne prelazi 5.000 jedinica tonaže; za brodove preko naznačene tonaže, za svaku dodatnu jedinicu tonaže 632 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja povrh spomenutog iznosa. Međutim, ukupan iznos ni u kojem slučaju ne prelazi iznos od 89.800.000 obračunskih jedinica. Gubitak prava na ograničenje izražava se već navedenom formulacijom u skladu s Konvencijom iz 1992.

Člankom 15. Konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, 1992. (kao i čl. 33. Konvencije o Fondu) za izmjenu granica odgovornosti uveden je i tzv. sustav prihvaćanja šutnjom (tacit acceptance). Naime, za izmjene visine odgovornosti nije više potrebno sazivanje diplomatske konferencije. Izmjene se usvajaju dvotrećinskom većinom država ugovarateljica koje su nazočne i koje glasuju u Pravnom odboru Međunarodne pomorske organizacije (IMO), pod uvjetom da barem ~~jedna~~ polovina država ugovarateljica bude nazočna za vrijeme glasovanja. U spomenutim člancima je i detaljan postupak u svezi s izmjenama granica odgovornosti. Pravni odbor IMO-a u listopadu 2000. godine u Londonu prihvatio je prijedlog za izmjenu visine odgovornosti iz Konvencije o odgovornosti, 1992. u sljedećim iznosima: a) 4,51 milijun obračunskih jedinica za brod koji ne prelazi 5.000 jedinica tonaže (prema Protokolu iz 1992.-3 milijuna obračunskih jedinica); b) za brodove preko naznačene

¹⁰ Poblize Velimir Filipović, Hrvatska bi trebala ratificirati nove Protokole 1992. o naknadi štete uzrokovane onečišćenjem naftom, *Usporedno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, br. 1-4 (137/138), Zagreb 1993, str. 33. - 42.

tonaže, za svaku dodatnu jedinicu tonaže 631 obračunskih jedinica povrh iznosa iz točke a), vodeći računa da ukupan iznos ni u kojem slučaju ne prijeđe 89.77 milijuna obračunskih jedinica (prema Protokolu iz 1992.-420 SDR, odnosno maksimum 59,7 milijuna SDR).

UMJESTO ZAKLJUČKA

U radu sam izdvojio većinu poglavlja iz Pomorskog zakonika Republike Hrvatske koji podliježu izmjenama i dopunama u spomenutom Prijedlogu. Nastojao sam naglasiti koje se važnije izmjene i dopune sa sigurnošću očekuju. Nisam posebno obrađivao npr. morske i podmorske prostore Republike Hrvatske (riječ je o materiji međunarodnog prava mora), pomorsko dobro (zbog još uvijek neizvjesnih rješenja), ugovor o pomorskom osiguranju (područje prava osiguranja, a u Prijedlogu promjena praktički je važna izmjena u smislu izravne tužbe protiv osiguratelja za obvezno osiguranje od odgovornosti te za odgovornost broдача za smrt i tjelesnu ozljedu člana posade), zajedničke havarije (zbog još nedefiniranih stajališta o potrebi da se taj institut uredi u Pomorskom zakoniku), mjerodavno pravo (spada u područje međunarodnog privatnog prava), mjere sigurnosti i izvršenja na brodovima (postupovno pravo, ali je ipak značajno istaći da će Ovršni zakon znatno utjecati na buduće regulative), kao i postupak upisa i brisanja broда, pomorskog agenta i ugovor o gradnji broда (zbog neznatnih predloženih intervencija u sadašnji tekst Zakonika).

Pripremni radovi na izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika dugotrajni su i temeljiti, pa se nadamo da će u konačnici s teorijskog i praktičnog stajališta biti učinkoviti.

MARITIME CODE OF THE REPUBLIC OF CROATIA – IN EXPECTATION OF FORTHCOMING AMENDMENTS

Summary

Preparations are now under way to amend the Croatian Maritime Code. Amendments are necessary for several reasons. Since the Code came into force in 1994, the conventions binding on the Republic of Croatia have been ratified, and new international conventions have been adopted, such as those which regulate the safety of navigation or render commercial maritime law more acceptable and modern. Moreover, Croatia has enacted new laws which, as accessory rules, have a bearing on maritime legal regulation.

In this article, the author explains major draft amendments to the Maritime Code that have already been consented to, especially in the field of safety of navigation, nationality and registration of vessels, maritime liens and mortgage, global shipowner's limitation of liability, transport of goods by sea, transport of passengers and luggage by sea, salvage, and civil liability for oil pollution damage.

Key words: Maritime Code, Amendments, Importance