

# Što novo donosi Pomorski zakonik?

---

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Pomorski zbornik, 2004, 42, 15 - 32**

**Journal article, Published version**

**Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:580379>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-10-05**

**PRAVRI**

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci  
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)  
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

**uniri** DIGITALNA  
KNJIŽNICA

  
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

Doc. dr. sc. **Dorotea Ćorić**  
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci  
Hahlić 6, 51000 Rijeka

---

## Što novo donosi Pomorski zakonik?

### Sažetak

U radu se analiziraju odredbe novog Pomorskog zakonika Republike Hrvatske koji je na snazi od 29. prosinca 2004. godine. Autorica ističe da se rješenja novog Pomorskog zakonika sadržajno oslanjaju na rješenja prijašnjeg Pomorskog zakonika uz odgovarajuće izmjene i dopune. Autorica zaključuje da je novi Pomorski zbornik uskladio hrvatsko pomorsko zakonodavstvo sa suvremenim i općeprihvaćenim rješenjima važećih međunarodnih instrumenata. Prihvaćanjem modernijih rješenja znatno je povećana razina sigurnosti plovidbe kao i briga o zaštiti morskog okoliša.

**Cljučne riječi:** zakonik, pomorski objekt, brodar, kabotaža, prijevoznik, spašavanje, zajednička havarija, onečišćenje

### Uvodne napomene

Novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske (Narodne novine, br.181/2004.) usvojen je na sjednici Hrvatskog sabora 8. prosinca 2004, a stupio je na snagu 29. prosinca 2004.

U skladu s člankom 1031. ovoga Zakonika prestaje važiti Pomorski zakonik (Narodne novine, br.17/94., 74/94. i 43/96.) koji je bio na snazi od 22. ožujka 1994. do stupanja na snagu novog Pomorskog zakonika, odnosno 29. prosinca 2005. godine.

- 
- U organizaciji Hrvatskog društva za pomorsko pravo na Brijunima od 31.05.- 1.06. 2005. održano je Savjetovanje – Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava. U radu Savjetovanja sudjelovali su, između ostalih, članovi radne grupe koja je radila na izradi teksta novog Pomorskog zakonika. Sve zainteresirane upućujemo na Zbirku radova s navedenog Savjetovanja. U pojedinim objavljenim radovima detaljnije su obrađene novine pojedinih dijelova Zakonika.

Treba istaknuti da se predloženi tekst novoga Pomorskog zakonika sadržajno oslanja na rješenja starog Zakonika sadržavajući odgovarajuće izmjene i dopune.

Izradi novoga Zakonika pristupilo se zbog brojnosti i opsežnosti promjena.<sup>1</sup>

U prvome redu, odredbama novog Zakonika nastoje se ispraviti i nadopuniti propusti, nepreciznosti i nejasnoće nekih zakonskih rješenja bivšeg Zakonika koji su se u svakodnevnoj primjeni tog zakonskog propisa uočili.

Značajan dio predloženih rješenja novoga Pomorskog zakonika rezultat je težnje da se hrvatsko pomorsko zakonodavstvo uskladi s rješenjima međunarodnih unifikacijskih instrumenata koje je Republika Hrvatska ratificirala nakon stupanja na snagu Pomorskog zakonika.<sup>2</sup>

Jedan dio izmjena prouzročen je činjenicom da su, nakon donošenja Pomorskog zakonika, stupili na snagu zakonski propisi koji predstavljaju supsidijarna pravna vrela u odnosu na materiju koju uređuje Pomorski zakonik - Ovršni zakon (Narodne novine, br. 57/96.) i Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (Narodne novine, br. 91/96.).

Zakonik zadržava strukturu bivšeg Pomorskog zakonika.

Podijeljen je na dvanaest dijelova i ima 1032. članka.

Uređuje sve značajnije javnopravne i imovinskopravne odnose povezane s morem, pomorskom plovidbenom djelatnošću i pomorskim brodovima.

Valja istaknuti da Zakonik posebno ističe da uređuje odnose koji se odnose na zaštitu i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša.(čl.1.Zakonika)

Materija pomorskog dobra više nije predmet reguliranja ovoga Zakonika, već je regulirana Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (Narodne novine, br.158/2003.).

<sup>1</sup> Radna grupa za izradu Nacrta prijedloga za izmjenu i dopunu Pomorskog zakonika iz 1994. osnovana je pri Ministarstvu pomorstva 1996. godine. Konačni prijedlog za izmjenu i dopunu Pomorskog zakonika izrađen je 1999. godine. Zbog brojnosti izmjena i dopuna, te odluke da se iz teksta Zakonika izdvoji dio koji se odnosi na pomorsko dobro odlučeno je da se pristupi izradi novog teksta Zakonika.

<sup>2</sup> To su u prvome redu: Protokol iz 1968. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. i Protokol iz 1979. o izmjeni međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 3/1995.), Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. s odgovarajućim Protokolima iz 1976. i 1990. godine (Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 2/1977.), Protokol iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1969. godine i Protokol iz 1992. godine o izmjeni Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem iz 1971. (Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 2/1997.), Međunarodna konvencija o spašavanju iz 1989. (Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 9/1998.), Izmjene i dopune Međunarodne o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca iz 1995. i 1997., više izmjena i dopuna SOLAS i MARPOL Konvencija.

## Pojedini dijelovi zakonika

Prvi dio Pomorskog zakonika sadrži opće odredbe kojima se određuje materija koja se uređuje Zakonikom i opseg tog uređenja (čl. 1., 2., 3.), supsidijarni pravni izvori (čl. 4.) i definicije raznih pojmova koji se koriste u Zakoniku (čl. 5.).

U ovom dijelu Zakonika donekle su preuzete odredbe ranijeg teksta Zakonika, a najviše promjena i poboljšanja predloženo je u odnosu na definicije pojedinih pojmova (čl. 5.).

Prema novoj definiciji pomorskog objekta (čl. 5., toč. 2.) svi objekti na moru dijele se na objekte namijenjene za plovidbu morem (plovne objekte (st.3.) - brod, jahta ili brodica,) ili objekte stalno privezane ili usidrene na moru (plutajuće objekte (st.13.) – plutajući dok, plutajući restoran, pontonska marina...,) i one u potpunosti ili djelomično ukopane u morsko dno ili položene na morsko dno (nepomične odobalne objekte(st.14.) – podmorski cjevovod...).

Treba napomenuti da se odredbe Zakonika koji se odnose na brodove primjenjuju i na jahte, ako to Zakonikom nije izričito isključeno (čl.2.st.1.).

Zakonik se primjenjuje na druge pomorske objekte, osim jahti, samo kad je to Zakonikom izričito predviđeno (čl. 2.st.2.).

Zakonik, uz opću definiciju broda (čl. 5., toč. 4.), zadržava osnovnu podjelu na putničke (čl. 5., toč. 8.) i teretne brodove (čl. 5., toč. 10.), kao što i sadrži definicije brodova za tzv. posebne namjene: tanker za ulje (čl. 5., toč. 25.), tanker za kemikalije (čl. 5., toč. 26), nuklearni brod (čl. 5., toč. 17.), brod za ukapljene plinove (čl. 5., toč. 27.), ribarski brod (čl. 5., toč. 18.), znanstvenoistraživački brod (čl. 5., toč. 28.) ili brodove koji su u posebnom vlasničkom režimu, kao npr. javni brod (čl. 5., toč. 22.).

Navedene definicije preuzete su iz ranijeg teksta Zakonika.

Uvode se nove definicije kao brzi putnički brod (čl. 5., toč. 9.), brzi teretni brod (čl. 5., toč. 11.).

---

Isto tako, Zakonik je prihvatio suvremenija rješenja konvencija koje nisu stupile na snagu, niti ih je Republika Hrvatska ratificirala.

To su, inter alia, rješenja Međunarodne konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. godine ili ona koja su usmjerena na zaštitu pomorskog okoliša, kao npr. Međunarodna konvencija o upravljanju i nadzoru balastnih voda, 2003. godine, Međunarodna konvencija o štetnim sustavima protiv obrastanja brodova, 2001.

Određene odredbe usklađene su u skladu s preporukama i smjernicama Međunarodne pomorske organizacije (IMO) ili Međunarodnog pomorskog odbora (CMI-a), kao npr. Jedinstvenim pravilima CMI-a za pomorski teretni list i elektroničke teretnice iz 1990., York-Antwerpenskim pravilima iz 1994. godine, Smjernicama IMO-a u svezi mjesta zakloništa, Međunarodnog pravilnika o upravljanju sigurnošću (ISM Code).

Pojam brodice (čl. 5., toč.15.) i teretnog broda (čl. 5., toč. 10.) redefinirani su napuštajući tzv. negativne definicije iz ranijeg Zakonika.

U točki 20. članka 5. Zakonika izmijenjena je definicija jahte sukladno europskoj direktivi o plovilima za sport i razonodu.

Uz definiciju pojma brodar (članak 5., točka 32.) Zakonik uvodi pojam kompanije (čl. 5., toč. 33.) kao fizičke ili pravne osobe koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom i koja je odgovorna za upravljanje sigurnošću broda prema Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM Pravilnik).

S obzirom da prema Zakoniku treba razlikovati pojam brodarka od pojma kompanije jer se ne mora raditi o istim fizičkim ili pravnim osobama, u tekstu Zakonika, na odgovarajućim mjestima, izvršene su potrebne izmjene i dopune.

Pojam poslovođe označava fizičku ili pravnu osobu kojoj je brodar ili kompanija povjerala tehničko održavanje broda ili popunjavanje broda posadom (čl. 5., toč.33.).

Isto tako, definira se i poslodavac (čl. 5., toč. 35.) kao osoba koja je s pomorcem zaključila ugovor o radu.

Novina su i definicije pojedinih organizacija kao npr. priznata organizacija (čl. 5., toč. 36.), ovlaštena organizacija za sigurnosnu zaštitu brodova (čl. 5., toč. 37.), te ovlašteno tijelo (čl. 5., točka 38.). Novi pojmovi rezultat su usklađenja s odgovarajućim propisima Europske unije, koji propisuju uvjete koje mora zadovoljavati određeno društvo da bi obavljalo statutarnu certifikaciju brodova koji viju zastave države članica Unije, način ovlašćivanja i oduzimanja ovlaštenja, te odgovornosti država i društava.

Ovo rješenje omogućava stvaranje pretpostavki za usklađenje s propisima EU, a prijelaznim i završnim odredbama Zakonika propisano je da će, do pristupanja Europskoj uniji, poslove priznate organizacije, ovlaštenog tijela i priznate organizacije za sigurnosnu zaštitu brodova do ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju obavljati Hrvatski registar brodova (čl. 1019., st. 2.).

Dio Drugi Zakonika (čl.6.- čl.46.) odnosi se na morske i podmorske prostore Republike Hrvatske. Propisuju se i razrađuje njena prava u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru, epikontinentalnom i gospodarskom pojasu.

Rješenja ovoga dijela Zakonika većim dijelom oslanjaju se na rješenja iz ranijeg teksta Pomorskog zakonika, uz određene intervencije u pojedinim člancima.

Vodeći brigu o zaštiti morskog okoliša, u članku 6., stavak 4. posebno je istaknuto da je Republika Hrvatska dužna surađivati na općoj i regionalnoj razini u formuliranju i provedbi pravila, mjera i propisa radi suzbijanja i zaštite onečišćenja mora iz svih izvora, te radi uspostave nacionalnih i regionalnih sustava pripravnosti i akcije za slučaj nezgoda koje uzrokuju onečišćenje mora.

Novina Zakonika je što predviđa da kabotažu, tj. prijevoz stvari i putnika između hrvatskih luka mogu, uz brodove, obavljati jahte i brodice hrvatske državne pripadnosti. (čl.9.st.1.).

Prijevoz osoba jahtom ili brodicom uz naknadu u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske može se obavljati samo brodicom ili jahtom

hrvatske državne pripadnosti, koja je u vlasništvu domaće fizičke ili pravne osobe i koja ispunjava uvjete utvrđene posebnim propisom koji donosi ministar (čl.9.st.4.).

Naime, uvođenje nove definicije jahte i upisnika jahti opravdava ukidanje dosadašnje prakse, odnosno obavljanja gospodarske djelatnosti iznajmljivanja (tzv. charter) jahtama strane državne pripadnosti.

Člankom 10. Zakonika uređeno je pitanje uplovljavanja stranih ratnih brodova u unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske radi ulaska u luku otvorenu za međunarodni promet ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će taj brod biti popravljen.

Stavak 2., članak 10. Zakonika predviđa da strani ratni nuklearni brod ili strani ratni brod koji ima nuklearno naoružanje mogu uploviti u unutarnje morske vode RH ili boraviti u hrvatskoj luci, uz uvjet da brod dostavi dokumentaciju o sigurnosti nuklearnog postrojenja, te da uplovljavanje ili boravak odobri ministarstvo nadležno za poslove obrane uz suglasnost ministarstva nadležnog za poslove mora.

Ovo je bitna novina u odnosu na raniju odredbu Pomorskog zakonika koja nije dozvoljavala uplovljavanje navedenih brodova u hrvatske unutarnje morske vode i teritorijalno more.

Predložena izmjena posljedica je intenzivne suradnje OSRH i NATO-a, odnosno ispunjavanje dijela hrvatskih obveza glede prilagodbe legislativi država članica NATO-a.

Prema preporuci EU, potaknutoj najnovijom pomorskom nezgodom tankera *Prestige* i Smjericama Međunarodne pomorske organizacije o mjestu zakloništa, stavkom 3., članka 17. daje se ovlast ministru da odredi mjesta zakloništa i propiše uvjete koja zakloništa moraju ispunjavati, te propiše uvjete i način korištenja tih mjesta.

Članci 32. - 41. Zakonika odnose se na gospodarski pojas Republike Hrvatske.

Na temelju Odluke o proširenju jurisdikcije na Jadranskom moru (Narodne novine, br.157/2003.) kojom Hrvatski sabor proglašava tzv. ekološko-ribolovni pojas, danom primjene Odluke početak će primjene sadržaja gospodarskog pojasa iz članka 32., 33. stavka 1. točka (a), članka 34., 40. i 41. ovoga Zakonika.

Primjena odredaba članaka 33. stavka 1. točka «b» (proizvodnja energije korištenjem mora, morskih struja i vjetrova) i članaka 35. – 39. Zakonika koji se odnose na gradnju umjetnih otoka i uporabu uređaja i naprava na moru, morskom dnu i podzemlju započet će kada Hrvatski sabor donese odluku o proglašenju i tih sadržaja gospodarskoga pojasa. (čl. 1018. Zakonika).

Sigurnost plovidbe regulirana je u trećem dijelu Zakonika (čl. 47.-179.).

Ovaj dio Zakonika pretrpio je značajnije sadržajne izmjene u odnosu na rješenja prijašnjeg Zakonika. Razlog tomu je nastojanje da se uvođenjem novih i suvremenijih tehničkih standarda podigne razina sigurnosti na moru.

Definira se služba sigurnosti plovidbe na moru kao i poslovi (upravni, tehnički i drugi stručni) kojima se osigurava sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

Od novijih rješenja treba svakako istaknuti odredbe koje se odnose na obvezu kompanije da uspostavi i vodi dokumentirani sustav upravljanja sigurnošću, sukladno zahtjevima Tehničkih pravila.(čl.48.st.2.)

Naime, pojam kompanija preuzet je iz Međunarodnog pravilnika o upravljanju sigurnošću i ima za cilj identificirati osobu koja je odgovorna za sva pitanja u svezi sigurnosti broda i osoba na brodu.

U dijelu koji se odnosi na peljarenje predviđa se mogućnost izuzeća od obveznog peljarenja pod uvjetom da brod i zapovjednik ispunjavaju uvjete koji će se propisati posebnim propisom. Ta mogućnost isključena je glede brodova koji prevoze opasne ili štetne tvari.(čl.70.st.3.).

S obzirom na novu podjelu pomorskih objekata u određenim glavama ovoga dijela Zakonika predviđeni su i odgovarajući elementi sigurnosti plovidbe koji moraju postojati kod pojedine vrste pomorskih objekata (utvrđivanje sposobnosti nepomičnog odobalnog objekta -čl.102.-111.).

Članci 125.-165. sadrže odredbe koje se odnose na posadu broda.

Uz odredbe koje uređuju prava i obveze posade broda i zapovjednika u odnosu na sigurnost na moru, ovaj dio Zakonika sadrži i odredbe o radnopravnim pitanjima odnosa člana posade broda i poslodavca, odnosno brodar.

U cilju izjednačavanja uvjeta zapošljavanja hrvatskih pomoraca na domaćim i stranim brodovima, a time i izjednačavanja uvjeta poslovanja hrvatskih i stranih brodar predlaže se da pomorac ukrcan na brodu hrvatske državne pripadnosti u međunarodnoj plovidbi bude obveznik plaćanja doprinosa za mirovinsko i zdravstveno osiguranje, a da prijavu i odjavu podnosi poslodavac, odnosno brodar (članak 128.).

Člankom 127. predviđeno je da se članu posade u međunarodnoj plovidbi plaća i druga primanja mogu isplaćivati u stranim sredstvima plaćanja, a sve iz prethodno navedenih razloga.

Člankom 129. predlaže se da pomorski dodatak člana posade broda u međunarodnoj plovidbi predstavlja neoporezivi dio dohotka.

Ovakve i slične mjere poduzima većina europskih država, bilo kroz smanjenje poreza na dohodak (npr. Grčka i dr.), bilo oslobođanjem od plaćanja poreza na dohodak ostvaren izvan teritorijalnog mora (npr. Velika Britanija). Ovim prijedlogom daje se ovlast ministru nadležnom za poslove financija da utvrdi visinu neoporezivog dijela pomorskog dodatka.

Člankom 130. predviđa se kako brod mora imati odgovarajući broj članova posade, te se propisuju kategorije uvjeta koje mora zadovoljiti osoba da bi bila članom posade hrvatskog broda.

Oni se odnose na životnu dob, propisanu kvalifikaciju, te zdravstvenu sposobnost. Podrobne uvjete u pogledu svake od tih kategorija propisat će nadležni ministri posebnim propisom (čl. 131.).

Nadalje, u ovoj se glavi definira i ovlašćivanje pomorskih učilišta za obavljanje izobrazbe pomoraca (čl. 132.).

Članak 145. propisuje da za smrt, tjelesnu ozljedu, kao i narušavanje zdravlja člana

posade solidarno odgovaraju brodar, poslovođa, kompanija i poslodavac.

Prema odredbama ovoga dijela Zakonika važan segment u osiguranju sigurne plovidbe morem predstavlja nadzor nad provođenjem odredbi Zakonika i provedbenih podzakonskih akata o sigurnosti plovidbe (čl. 165. - 178.).

Inspeksijski nadzor nad stranim brodovima u lukama Republike Hrvatske provodi se sukladno postupcima utvrđenim Pariškim memorandumom o nadzoru države luke (čl. 167.).

Dio četvrti Zakonika (čl.179.-207.) uređuje pitanja koja se odnose na državnu pripadnost i identifikaciju, te upis i brisanje broda.

Materijalnopравни uvjet za stjecanje hrvatske državne pripadnosti broda je vlasništvo nad brodom.

Ako je brod u cjelini u vlasništvu fizičkih ili pravnih osoba državljana Republike Hrvatske s prebivalištem, odnosno sjedištem u Republici Hrvatskoj, mora se upisati u hrvatski upisnik brodova (čl. 187.).

Uz taj, obvezatan upis broda u hrvatski upisnik brodova, postoji i tzv. fakultativni upis (čl. 188.), čime se omogućava da se u hrvatski upisnik brodova upišu i brodovi koji nisu u potpunosti u vlasništvu hrvatskih fizičkih ili pravnih osoba s prebivalištem, odnosno sjedištem u Republici Hrvatskoj, ali pod uvjetom da je brodar ili kompanija tog broda hrvatska fizička ili pravna osoba s prebivalištem, odnosno sjedištem u Republici Hrvatskoj (st.1.toč.1. čl.188.) ili da taj upis dopusti Ministarstvo (st.2.toč.2.čl.188.).

Uz materijalnopravne uvjete koji su potrebni za stjecanje hrvatske državne pripadnosti broda, da bi brod stekao pravo i dužnost viti zastavu Republike Hrvatske mora ispuniti i određene formalne uvjete propisane Zakonikom. To su upis u upisnik brodova ili, kao privremeno rješenje, dobivanje privremenog upisnog lista (čl. 179).

Novina je Pomorskog zakonika što uvodi upisnik jahti, te jednako kao i za brodove predviđa obvezatan upis jahti ako je jahta u cjelini u vlasništvu fizičkih ili pravnih osoba državljana Republike Hrvatske s prebivalištem, odnosno sjedištem u Republici Hrvatskoj (čl. 187.).

Isto tako, predviđa se fakultativni upis jahte koja je u cjelini ili dijelom u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe. (čl. 188., st. 2.).

Zakonik predviđa da se za navedeni obvezatan i fakultativni upis brodova i jahti u hrvatski upisnik brodova, odnosno jahti plaća naknada.

U članku 192. Zakonika koji se odnosi na brisanje broda predviđena su dva nova slučaja brisanja broda (čl. 192., st. 1., toč. 5. i 6.).

Uz već postojeće slučajeve, prema navedenim točkama članka 192. brod se iznimno može izbrisati ako to dopusti Ministarstvo, te na zahtjev samog vlasnika broda, ako se ne radi o obveznom brisanju iz upisnika.

U cilju zaštite hipotekarnih vjerovnika u članku 193. dodan je novi stavak koji nalaže da se u slučaju obveznog brisanja broda iz upisnika hipotekarni vjerovnici pravovremeno obavijeste, kako bi mogli poduzeti odgovarajuće mjere radi zaštite svojih interesa.

Oslanjajući se na rješenje Pomorskog zakonika upisnici brodova uređeni su



po uzoru na zemljišne knjige. Novina je da se vode u obliku javnih knjiga, ali i elektroničnom obradom podataka (EOP upisnik) (čl. 195.).

Posebnim podzakonskim propisom regulirat će se vođenje upisnika brodova i jahti, vođenje EOP upisnika brodova i jahti (čl. 195., st. 7.).

Svaki brod upisuje se u poseban uložak u upisniku brodova, koji se sastoji od tri lista : list A (opisni list), list B (vlasnički list) i list C (teretni list) (čl. 197. - 203.).

Člankom 196. Zakonika, uz dosadašnja tri upisnika brodova (upisnik trgovačkih, ribarskih i javnih brodova) i upisnika brodova u gradnji, predviđeni su i upisnik jahti, upisnik jahti u gradnji, upisnik plutajućih objekata i upisnik nepomičnih odobalnih objekata.

Naime, iako se člancima 107. - 110. uređuju specifičnosti identifikacije i upisa plutajućih i nepomičnih odobalnih objekata, razlozi preglednosti i jasnoće naveli su predlagatelja da u članku 196. u kojem su izričito navedene sve vrste upisnika naznači i upisnike plutajućih, odnosno nepomičnih odobalnih objekata.

Temeljem članka 108. Zakonika postupak upisa brodova na odgovarajući se način primjenjuje i na postupak upisa plutajućih i nepomičnih odobalnih objekata.

Člankom 191. Zakonik i dalje zadržava prevladavajuće međunarodnopravno načelo o zabrani dvostrukog upisa broda.

Isto tako, u cilju zaštite ugleda Republike Hrvatske kao pomorske države i ekološke zaštite Jadrana u hrvatski upisnik brodova ne može se upisati brod koji je stariji od najviše dopuštene starosti za određenu vrstu brodova (čl. 191., st. 2. i 3.).

Članci 202. - 207. Zakonika odnose se na upis i brisanje brodice.

Zadržava se obvezatan upis za brodicu koja je u cjelini u vlasništvu fizičke ili pravne osobe s prebivalištem, odnosno sjedištem u Republici Hrvatskoj (čl. 202.).

Brodice se upisuju u očevidnik brodice (čl. 202.).

Uz obvezatan upis brodice, Zakonik navodi da se brodica može upisati u očevidnik brodice ako je u cjelini ili dijelom u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe, osobe bez državljanstva ili državljanina Republike Hrvatske koji nema prebivalište u Republici Hrvatskoj pod uvjetom da brodica pretežno boravi u moru Republike Hrvatske (čl. 203., st. 2.).

Zakonik u članku 190. predviđa mogućnost da se na zahtjev vlasnika brodice za prijevoz tereta upiše u upisnik brodova ili, ako se radi o brodici za prijevoz putnika, odnosno brodici za sport u upisnik jahti, iako formalno ne udovoljava definiciji pojma broda ili jahte.

Na taj način daje se mogućnost da vlasnik brodice zasnjuje hipoteku na brodici i ostvari kredit za kupnju brodice koja, iako nije brod ili jahta, vrlo često predstavlja vrlo skup plovni objekt.

U skladu sa člankom 190. kojim se omogućava upis brodice u upisnik brodova ili u upisnik jahti u članku 207. Zakonika dodane su dvije nove točke koje predviđaju da se u navedenim slučajevima brodica (ako je bila upisana) briše iz očevidnika brodice.

Stvarna prava na brodu regulirana su člancima 208.-252. dijela petog Zakonika.

Dijeli se na tri glave: prva govori o pravu vlasništva, druga o hipoteci na brodu i pomorskim privilegijama, a treća o postupku za upisivanje u upisnike brodova.

Odredbe ovoga dijela Zakonika donijele su radikalnije promjene u odnosu na dosadašnji sustav stvarnih prava na brodu.

Veći dio predloženih novih rješenja rezultat je nastojanja da se stvori pravni režim koji će omogućiti hrvatskoj trgovačkoj floti poslovati po svjetskim standardima prema kojima posluje velika većina svjetskih trgovačkih flota s čijom se konkurencijom hrvatska flota mora suočiti.

S druge strane, imajući na umu da o sustavu stvarnih prava na brodu ovisi zainteresiranost financijskog kapitala za ulaganje u gradnju brodova, a time i razvoj hrvatske trgovačke flote, predložene izmjene imaju za cilj jačanje uloge pomorske hipoteke, te njezinu prihvatljivost u sklopu svjetskog financijskog poslovanja.

Člankom 219. Zakonika uvodi se hipoteka na brodu koja temeljem Zakonika u svoj sadržaj uključuje sudsku prodaju, izvansudsku prodaju ili deposesiju broda kao vjerovnikova ovlaštenja u slučaju propusta dužnika. Odredba je dispozitivne naravi, pa stranke mogu isključiti jedno od navedenih ovlaštenja.

Prema članku 220. stavku 1. hipoteka na brodu može nastati ugovorom (ugovorna hipoteka) ili sudskom odlukom (prisilna sudska hipoteka).

Stavak 2. istoga članka regulira tzv. javnobilježničku hipoteku.

Naime, već su pojedina rješenja ranijeg Pomorskog zakonika nastojala ubrzati ovrhu hipoteke. Stupanjem na snagu Zakona o javnom bilježništvu i Ovršnog zakona otvorila se mogućnost reguliranja novih vrsta hipoteka, te se na taj način rješava problem neposredne ovršnosti hipoteke.

Sa svrhom zaštite dužnika člancima 221. i 222. Zakonika nalaže se hipotekarnom vjerovniku, koji se koristi pravom na izvansudsku prodaju broda ili preuzimanje broda i njegovo iskorištavanje, postupanje pažnjom dobrog gospodarstvenika.

Posebnom odredbom čl. 223. Zakonika propisano je da izvansudska kupnja broda od hipotekarnog vjerovnika predstavlja valjanu pravnu osnovu stjecanja prava vlasništva na brodu.

Određene izmjene i dopune učinjene su i drugim člancima koji se odnose na hipoteku na brodu s obzirom na proširivanje zakonskog sadržaja hipoteke na izvansudsku prodaju i deposesiju broda.

Člancima 241. - 252. Zakonika reguliran je sustav pomorskih privilegija.

Predložena rješenja usvajaju rješenja Konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993. godine.

S obzirom da sustav stvarnopravnih jamstava na brodu, treba ići za zaštitom domaćih gospodarskih interesa (brodara i brodograditelja) sustav navedene Konvencije ide in favorem hipoteke na teret privilegija, a to je za navedene subjekte od dvostruke koristi: olakšava dobivanje dugoročnih kredita za nabavku brodova i brodare izlaže manjem financijskom teretu glede broja pomorskih privilegija i imovine koju opterećuju.

Postojeća rješenja koja su se uglavnom oslanjala na rješenja Konvencije o

pomorskim privilegijama iz 1926. obilježena su velikim brojem pomorskih privilegija, te širim krugom imovine koja je izložena zahvatu privilegiranih vjerovnika. Sve to ima negativan učinak jer obeshrabruje potencijalne hipotekarne vjerovnike s obzirom da umanjuje izgleda za njihovo namirenje kod sudske prodaje broda, te brodare hrvatskih brodova izlaže zahvatu privilegiranih vjerovnika za širok krug pomorskih tražbina.

Postupovne odredbe o upisu brodova sadržane su u Glavi III. čl. 253. – 384. Zakonika.

S obzirom na novu podjelu pomorskih objekata odredbe o postupku upisa brodova, odgovarajuće se primjenjuju i na jahte, nepomične odobalne objekte i druge navedene u članku 253. Zakonika.

U cilju rasterećenja suda i ubrzanja postupka upisa već je u ranijem Pomorskom zakoniku provođenje postupka upisa brodova stavljeno u upravnu nadležnost.

U upisnik brodova upisuju se: stvarna prava (izuzev pomorskih privilegija), zakup broda i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, pravo preče kupnje.

Novina Zakonika predviđena je u članku 255. kojim se hipotekarnom vjerovniku, koji se koristi pravom na depoziciju broda temeljem članka 219., st.1., nalaže da se upiše u upisnik broda. Naime, u tim slučajevima hipotekarni vjerovnik stupa u posjed broda radi njegova gospodarskog iskorištavanja, te postaje brodar.

Odredbe o ograničenju odgovornosti brodarara i o postupku ograničenja sadržane su u dijelu šestom Zakonika (čl.385.-430.).

Ovaj dio Zakonika nije pretrpio značajnije izmjene. Kao i raniji tekst Zakonika usklađen je s odredbama Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. koju je Republika Hrvatska ratificirala. (Narodne novine- Međunarodni ugovori, br.2/1992.)

U članku 389. Zakonika ispravljena je greška iz ranijeg teksta Pomorskog zakonika u kojem su iz sustava tražbina koje se izuzimaju od globalnog ograničenja bile izuzete tražbine zbog šteta nastalih na temelju svih oblika izvanugovornih odgovornosti, a ne samo one za koje se odgovara na temelju posebnog sustava odgovornosti za onečišćenje mora uljem.

Novina je da se za ponašanje koje ukida pravo na ograničenje odgovornosti prihvaća stilizacija iz teksta Konvencije iz 1976. godine. (čl.390.Zakonika).

Prema Konvenciji iz 1976. samo določno ili slično ponašanje dovodi štetnika do neograničene odgovornosti. To je postignuto stilizacijom bilo u namjeri da se izazove šteta, ili bezobzirno i sa znanjem da će do štete vjerojatno doći.

Dosadašnja stilizacija proširivala je mogućnost da brodar odgovara neograničeno i u slučajevima grube nepažnje.

U članku 392. Zakonika povisuje se granica odgovornosti u odnosu na tražbine putnika u skladu s Protokolom iz 1990. kojom se mijenja Atenska konvencija iz 1974. godine, te se ukida maksimalna granica odgovornosti.

Pitanje da li brodar mora osnovati fond ograničene odgovornosti da bi se koristio

povlasticom ograničenja odgovornosti prema Konvenciji o ograničenju iz 1976. ostavljeno je nacionalnom pravu.

Prijašnji tekst Pomorskog zakonika uvodi načelo fakultativnosti osnivanja fonda ograničene odgovornosti uz obrazloženje da je takvo rješenje za brodaru povoljnije iz gospodarskih razloga.

Treba naglasiti da se postupak ograničenja vodi prema pravu nadležnog suda (lex fori). Prema tomu, takvo načelo bit će povoljnije za stranog brodaru ako mu brod bude zaustavljen na području Republike Hrvatske. Ukoliko naš brod bude zaustavljen u stranim vodama, strani sud će primijeniti odredbe svoga procesnog prava, bez obzira na odredbe našeg Zakonika o fakultativnom fondu.

Zbog toga je u članku 395. Zakonika prihvaćeno rješenje o obvezatnosti osnivanja fonda ograničene odgovornosti.

Postupak osnivanja fonda ograničene odgovornosti predviđen je člancima 401. - 427. Zakonika i oslanja se na rješenja ranijeg teksta Pomorskog zakonika.

U točki 3. ovoga dijela pod nazivom Uvjeti poslovanja brodaru u međunarodnoj plovidbi (čl. 428. - 429.) kao i ranije navedenim člancima 127. - 129. koji se odnose na posadu, nastoji se brodarima, koji obavljaju međunarodnu plovidbu, omogućiti povoljnije poslovanje na način da ih se oslobodi određenih poreznih davanja na dobit ako je ne isplaćuju kroz dividendu.

U dijelu sedmom posebno su regulirani ugovor o gradnji i popravku broda (čl. 430. - 451.), ugovori o iskorištavanju brodova (čl. 442. - 674.), ugovor o plovidbenoj agenciji (čl. 674. - 683.) i ugovor o plovidbenom osiguranju (čl. 684. - 747.).

Odredbe Zakonika uglavnom reproduciraju odredbe ranijeg Pomorskog zakonika, a određene intervencije učinjene su u onim slučajevima kad su prihvaćena suvremenija rješenja.

Izraz brodar zamijenjen je izrazom prijevoznik.

U skladu s čl.5.toč.40. izraz prijevoznik označava vlasnika broda, brodaru ili osobu koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza.

Razlozi za takvu izmjenu leže u činjenici da se izraz prijevoznik upotrebljava u svim međunarodnim instrumentima koji reguliraju materiju ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova, primjerice u Haškim pravilima i Haško-Visbyskim pravilima, Atenskoj konvenciji i odgovarajućim protokolima. Osim toga, izraz prijevoznik rabi se i u drugim propisima koji uređuju odnose u drugim granama prometa, pa je ta izmjena potrebna i korisna iz razloga ujednačavanja unutarnjeg transportnog zakonodavstva.

Izraz brodar zadržan je u članku 452. Zakonika koji uređuje mogućnost sklapanja podbrodarskog ugovora.

Izraz pažnja urednog brodaru koja se u Zakoniku javlja u člancima kojima se uređuje način postupanja brodaru (sada prijevoznika) u izvršenju ugovora, zamjenjuje se izrazom dužna pažnja (due diligence) kako bi se hrvatska terminologija uskladila s terminologijom međunarodnih instrumenata i općeprihvaćenim standardima svih važnijih pomorskih zemalja.

Dioba ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova ostala je ista onoj u ranijem tekstu Zakonika.

Ugovor o prijevozu stvari reguliran je čl. 447. - 597. Zakonika, uzimajući u obzir odredbe Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila u odnosu na teretnicu iz 1924., Protokol na konvenciju o teretnici iz 1968. koji je Republika Hrvatska ratificirala (Haško-Visbyski protokol), ali vodeći računa i o nekim rješenjima Konvencije o prijevozu stvari morem iz 1978. (Hamburška pravila).

U članku 445., toč. 5. Zakonika uvršten je pojam vrijeme stojnica (engl. laytime) umjesto stojnica (engl. laydays) u skladu s Pravilima o tumačenju vremena stojnica u ugovorima o najmu broda iz 1993. koje su izdali BIMCO, IMO., i dr.

Člankom 490. i 491. uređuje se materija izvanrednih prekostojnica, koji su pri izradi ranijeg Zakonika ispušteni uz obrazloženje da u praksi rijetko dolaze do primjene.

Novost u uređenju ovoga dijela Zakonika predstavljaju odredbe vezane za prijevozne isprave.

Članak 496. Zakonika navodi da se kao prijevozne isprave na temelju kojih se obavlja pomorski prijevoz mogu javiti, pored teretnice, i druge isprave, prvenstveno teretni list i elektronička izmjena podataka.

Teretni list i elektronička izmjena podataka, za razliku od teretnice, nisu vrijednosni papiri, ali se u pomorskoj praksi vrlo često koriste. U Europi se na temelju ovih prijevoznih isprava danas obavlja oko 70% ukupnog prijevoza stvari brodom.

Takve isprave predviđaju i Hamburška pravila.

Člancima 513. - 519. Zakonika preciznije se uređuje prijevoz stvari na temelju teretnog lista i elektroničke izmjene podataka. Pri izradi ovih članaka korištena su Jedinствена pravila CMI-a za pomorski teretni list i Pravila CMI-a za elektroničke teretnice iz 1990. godine.

Odgovornost prijevoznika za transportne štete i za zakašnjenje regulirane su identično kao i u ranijem tekstu Zakonika, što znači po uzoru na Haško-Visbyska pravila. Gubitak prava na ograničenje stiliziran je na način da samo dolozno i slično ponašanje dovodi do neograničene odgovornosti (čl. 566.).

Glede Ugovora o prijevozu putnika i prtljage (čl. 598.- 633.) manje izmjene učinjene su člankom 599. kojim se preciznije definira ugovor o prijevozu putnika, precizirajući pri tome osnovne obveze ugovornih strana.

Značajne izmjene učinjene su člancima kojima se povisuje iznos ograničenja odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika (čl. 620.) kao i u slučaju štete zbog oštećenja putnikove prtljage te manjka, gubitka ili zakašnjenja u predaji prtljage putniku. (čl. 621.).

Takva su rješenja preuzeta iz Protokola na Atensku konvenciju iz 1974. godinu o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1990. godine, koji je Republika Hrvatska ratificirala.

Ugovor o pomorskoj agenciji reguliran je člancima 674. - 683. Zakonika i određene dopune i pojašnjenja učinjena su u odnosu na tekst ranijeg Zakonika.

Tako se člankom 681. točno preciziraju troškovi za koje pomorski agent ima pravo na predujam.

Izmjena je učinjena člankom 682. na način da se propisuje da je sada osnovno za pravo agenta na nagradu činjenica da je on posredovao pri sklapanju ugovora, a nije više odlučna činjenica da je ugovor sklopljen, budući da se, usprkos agentova posredovanja, može dogoditi da stranke ne potpišu ili ne ispune ugovor, pa u tom slučaju agentov trud ostaje uzaludan.

Ugovor o pomorskom osiguranju reguliran je člancima 684. - 747. Zakonika i odgovaraju rješenjima iz ranijeg teksta Zakonika uz određene stilske izmjene i dopune.

Od novina korisno je istaknuti novu točku 3. stavka, 1. članka 684. koji određuje da se odredbe Zakonika o pomorskom osiguranju primjenjuju i na osiguranje odgovornosti brodogopravljača (odgovornost za štete na brodu primljenom na popravak).

Naime, u praksi je bilo sporno koji se zakon primjenjuje na to osiguranje (Zakon o obveznim odnosima ili Pomorski zakonik). Kako bi se izbjegla pravna nesigurnost, novo rješenje predlaže da se na to osiguranje primjenjuje Pomorski zakonik koji je neusporedivo primjereniji za reguliranje odnosa iz toga osiguranja.

Člankom 743. stavak 2. dopušta se izravna tužba prema osiguratelju i u slučaju odgovornosti za smrt i tjelesnu ozljedu člana posade broda i narušavanje zdravlja člana posade iako se radi o neobveznom osiguranju odgovornosti.

Pomorske nezgode (sudar, spašavanje, zajednička havarija), izvanugovorna odgovornost broдача za štetu nanесenu trećima i odgovornost poduzetnika nuklearnog broда za nuklearnu štetu regulirana je odredbama dijela osmog Zakonika.

Institut sudara brodova reguliran je člancima 748. - 759. i uređen je po uzoru na Međunarodnu konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova iz 1910. godine.

Odredbe ovoga dijela odnose se samo na imovinskopravne odnose koji nastaju u svezi sa štetama prouzročenim sudarom brodova. Odredbe o izbjegavanju sudara uređuju se podzakonskim aktima.

Članci 760. - 789. reguliraju spašavanje i preuređene su prema uzoru na Konvenciju o spašavanju iz 1989. godine, koju je Republika Hrvatska ratificirala. (Narodne novine – Međunarodni ugovori, br.9/1998.)

Novim odredbama, uz spašavanje osoba i imovine na moru uvodi se i novi objekt spašavanja, a to je morski okoliš.

Odredbe ranijeg Pomorskog zakonika koje se odnose na vađenje potonulih stvari izostavljane su s obzirom da nova Konvencija iz 1989. vađenje potonulih stvari izjednačava sa spašavanjem.

U Zakoniku su ostavljene nužne upravne odredbe kao npr. nadležnost kapetanije da

kontrolira operacije, da izdaje rješenja o obvezi spašavanja kada to sigurnost plovidbe zahtijeva, te odredbe o zabrani spašavanja (vađenja) stvari od arheološke, povijesne ili vojne važnosti.

Materijalnopravne odredbe o zajedničkoj havariji sadržane su u člancima 790.-808.

U Glavi IV. o izvanugovornoj odgovornosti regulira se odgovornost koju brod iz izvanugovornog odnosa prouzroči osobama u moru (čl. 810.), obali (čl. 811.) i morskome okolišu (čl. 813. - 823.).

Odgovornost za onečišćenje morskog okoliša usklađena je s odredbama Konvencije o građanskoj odgovornosti za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. koja obvezuje Republiku Hrvatsku. (Narodne novine – Međunarodni ugovori, br.2/1997.)

Određene izmjene koje su učinjene u navedenom dijelu Zakonika posljedica su usklađivanja zakonskog teksta s rješenjima navedene Konvencije.

Posebice treba naglasiti da je člankom 816. Zakonika znatno povećana visina odgovornosti vlasnika broda za onečišćenje mora uljem.

Dio deveti čl. 841. - 965. Zakonika koji uređuje ovrhu i osiguranje na brodu i teretu pretrpio je značajnije promjene u odnosu na raniji tekst Pomorskog zakonika.

Većina izmjena prouzročena je činjenicom da je nakon donošenja Zakonika stupio na snagu novi Ovršni zakon koji predstavlja supsidijarni pravni izvor u odnosu na postupak ovrhe i osiguranja na brodu.

Određbe ovoga dijela primjenjuju se samo na one plovne objekte koji ulaze u kategoriju brodova. Ovrha i osiguranje brodica provodi se prema općim propisima ovršnog prava (čl. 841., st. 3.).

Na ovrhu i osiguranje na brodovima supsidijarno će se primjenjivati propisi općeg ovršnog prava i prava osiguranja, izuzev odredbi koje se odnose na osiguranje prijenosom vlasništva ili drugog prava (čl. 841., st. 5.).

Navedenom odredbom određeno je da su u postupku ovrhe i osiguranja na brodu primjenjuju propisi općeg ovršnog prava, što znači Ovršni zakon.

Međutim, kako Ovršni zakon uređuje i dva postupka javnobilježničkog osiguranja tražbina vjerovnika, postavilo se pitanje njihove primjene na brodove.

Prijenos vlasništva ili drugog prava kao mjera osiguranja koja bi se mogla primijeniti supsidijarnom primjenom Ovršnog zakona navedenim stavkom članka 841. izričito je isključena.

Pravni odnosi glede broda najčešće su obilježeni međunarodnim elementom pa bi primjena ovoga instituta otvorila niz pitanja i problema i dovela bi do pravne nesigurnosti.

Međutim, supsidijarnom primjenom Ovršnog zakona u postupku osiguranja na brodu dozvoljeno je sudsko i javnobilježničko osiguranje zasnivanjem založnog prava na temelju sporazuma stranaka.

Stoga su odredbe ranijeg Pomorskog zakonika koje su regulirale predbilježbu sudske hipoteke i zasnivanje sudske hipoteke na brodu na temelju sporazuma stranaka

izostavljene.

Ovrha radi namirenja novčane tražbine provodi se prinudnom prodajom broda, (čl. 852. - 928.), a ovrha radi namirenja nenovčane tražbine predajom broda (čl. 928. - 931.).

Novim rješenjima postupak prinudne prodaje broda znatno je ubrzan.

Valja istaknuti da se može započeti na temelju isprave koja ima snagu ovršne isprave i vjerodostojne isprave (čl. 859., st. 1., točka 1.).

Kao način prodaje, uz javnu usmenu dražbu, predviđena je i mogućnost prodaje neposrednom pogodbom (čl. 870.).

Kao mjere osiguranja namirenja tražbina predviđene su: osiguranje zasnivanjem prisilne sudske hipoteke (čl. 932. - 940.), osiguranje prethodnom ovrhom (čl. 941. - 943.) osiguranje prethodnim mjerama (čl. 943. - 950.) te privremene mjere osiguranja (čl. 951. - 965.).

Posebno značenje posvećeno je privremenoj mjeri zaustavljanja broda što je regulirano u skladu s rješenjima Međunarodne konvencije o privremenom zaustavljanju broda iz 1952. godine (čl. 952. - 965.).

Preciznije se nabrajaju pomorske tražbine zbog kojih se može tražiti zaustavljanje broda (tegljenje je nova tražbina) (čl. 953.), te se jasnije navodi koji brod može biti zaustavljen (čl. 954.).

Dio deseti Zakonika koji sadrži odredbe o mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova u Republici Hrvatskoj (čl. 966. - 988.) preuzeo je uglavnom rješenja ranijeg Zakonika uz određene izmjene.

Novina je da se člankom 968. Zakonika primjena instituta renvoi isključuje u sklopu kolizijskopravne regulative Zakonika.

Isto tako, člancima 969. i 971. Zakonika napušta se pravo državne pripadnosti broda kao isključivo mjerodavno pravo.

Naime, u posljednje se vrijeme značenje državne pripadnosti broda kao poveznice, posebice kada se ona javlja kao isključiva odrednica mjerodavnog prava, u poredbenom pravu i judikaturi osporava. Njeno značenje, kao poveznice, umanjeno je postojanjem zastava pogodnosti i zakupa broda.

Nedostatak poveznice državne pripadnosti broda u najvećem se broju pravnih sustava nastoji prevladati uvođenjem pravila najbliže veze kao alternativnog kolizijskog rješenja.

Pomorski prekršaji regulirani su čl. 989. - 1017. jedanaestog dijela Zakonika.

Pojedini prekršaji kategorizirani su prema težini povrede zaštićenog dobra i visini kazne (čl. 993. - 1017.).

Inkriminacije prekršajnih radnji usklađene su s dužnostima različitih subjekata koji sudjeluju u plovidbi morem, a koje su predviđene Pomorskim zakonikom.

U odnosu na dosadašnji Zakonik, pooštrene su sankcije za najteže pomorske prekršaje, odnosno za prekršaje s najtežim posljedicama, poglavito za morski okoliš.



Jednako tako, za neka se djela, predviđa – uz novčanu kaznu, izricanje mjera sigurnosti oduzimanje plovila ili svjedodžbe o osposobljenosti.

Dio dvanaesti predviđa ovlaštenja državnih organa, prijelazne i završne odredbe (čl. 1018. - 1032.).

Odredbe ovoga dijela Zakonika imaju posebno značenje za uspostavu i očuvanje cjelovitog sustava pravnih normi kojima se uređuju – kako pravni odnosi vezani uz plovidbenu aktivnost, tako i pravni odnosi u materiji koja ostaje izvan polja primjene Pomorskog zakonika i pratećih podzakonskih akata.

Ovlaštenja dana Vladi Republike Hrvatske i ministru u nadležnom Ministarstvu za poslove pomorstva točno su određena i odnose se na utvrđene materije koje mogu biti uređene samo posebnim provedbenim propisima (čl. 1019. - 1025.).

O kojim provedbenim propisima je riječ, navedeno je u odgovarajućim dijelovima Zakonika koji materijalnopravno reguliraju odgovarajuću materiju, a u ovom dijelu Zakonika predviđeni su rokovi za donošenje navedenih propisa.

S obzirom da donošenje Pomorskog zakonika predstavlja zakonodavni akt kojim se i na području pomorskopravne materije uspostavlja novi pravni sustav Republike Hrvatske, smatra se kako je u skladu s time i očekivanje da se u određenom roku, nakon stupanja na snagu Pomorskog zakonika, donesu i novi podzakonski akti u područjima za koje je to Zakonikom predviđeno.

Tako su u članku 1019. i 1021. Zakonika predviđeni rokovi u kojima je Vlada Republike Hrvatske i ministar u ministarstvu nadležnom za pitanje pomorstva moraju donijeti točno utvrđene propise.

U člancima 1022. – 1025. Zakonika predviđeni su rokovi za donošenje odgovarajućih propisa koje treba donijeti Ministar u ministarstvu nadležnom za pitanja pomorstva uz suglasnost s ministrima u drugim Ministarstvima (čl. 1022. i 1024.), kao i za propise koje donose ministri u drugim Ministarstvima uz suglasnost ministra u Ministarstvu nadležnom za pitanja pomorstva (čl. 1023. i čl. 1025.).

Do donošenja odgovarajućih propisa iz članaka 1019. - 1025. Zakonika ostaju na snazi postojeći podzakonski akti nabrojani u članku 1026. Zakonika.

## **Zaključne napomene**

Nakon deset godina primjene Pomorskog zakonika iz 1994. u prosincu 2004. dobili smo novi hrvatski pomorski kodeks.

Zadržavajući strukturu ranijeg Zakonika novi Pomorski zakonik uskladio je hrvatsko pomorsko zakonodavstvo sa suvremenim i općeprihvaćenim rješenjima važećih međunarodnih instrumenata.

Prihvatanjem modernijih rješenja znatno je povećana razina sigurnosti plovidbe kao i briga o zaštiti morskog okoliša.

Zakonik pruža osnovni pravni okvir unutar kojeg će se nastaviti proces harmonizacije s propisima Europske unije iz područja pomorstva i to usvajanjem

posebnih podzakonskih akata na temelju ovoga Zakonika.

Na taj se način stvaraju pretpostavke za cjelovito usklađenje pomorskog zakonodavstva s propisima Europske unije.

Naime, Zakonik je uskladio definicije temeljnih pojmova, te je predviđena ovlast Vlade Republike Hrvatske ili pojedinih resornih ministara, za donošenje podzakonskih propisa tehničke prirode kojima se provodi usklađenje s europskim zakonodavstvom.

Važna novina ovoga Zakonika je i uređenje nekih odnosa vezanih uz poslovanje brodara u međunarodnoj plovidbi, posebice olakšice vezane uz porez na dobit brodarskih trgovačkih društava i porezne olakšice pomoraca, promjene vezane za institut hipoteke na brodu.

Sve spomenute odredbe rezultat su nastojanja stvaranja povoljnije gospodarske klime za pomorsko brodarstvo i stvaranje pretpostavki za konkurentniji položaj hrvatskih brodara na zahtjevnom svjetskom tržištu.

Dorotea Ćorić

## What's New about the Recent Maritime Code?

### Summary

There have been the new provisions of Croatian most recent Maritime Code analyzed in the paper, effective as of 29th December 2004. According to the author, they have been substantially based on the replaced Maritime Code, in addition to corresponding modifications and amendments introduced. The author concludes that owing to the new Maritime Code Croatian maritime law has been reconciled with generally accepted advanced solutions as provided for by the effective international instruments. By adoption of more advanced solutions, the level of safety at sea as well as the maritime environmental protection has increased significantly.

**Key words:** Maritime Code, maritime facility, owner, cabotage, carrier, rescue, common average, pollution

## Quali novità comporta il Codice marittimo?

### Sommario

Il saggio esamina le norme del nuovo Codice marittimo della repubblica di Croazia in vigore dal 29 dicembre 2004. L'autrice sottolinea come le disposizioni del nuovo Codice marittimo ricalcano sotto l'aspetto contenutistico le disposizioni del Codice antecedente ma con opportune aggiunte e modifiche.

L'autrice rileva come il nuovo Codice marittimo conformi la legislazione marittima della Croazia alle moderne disposizioni universalmente accettate dei vigenti strumenti internazionali.

L'accettazione delle attuali disposizioni contribuisce notevolmente ad innalzare il livello di sicurezza della navigazione e dell'attenzione alla tutela dell'ambiente marino.

**Parole chiave:** codice marittimo, armatore, cabotaggio, vettore, salvataggio, avaria comune (semplice), inquinamento