

# Pomorsko pravo, 1924.

## Sadržaj

Literatura za pomorsko pravo

### **I.      *Uvod:***

1. Pomorsko pravo
2. Razvoj pomorskog prava
3. Izvori našeg pomorskog prava
4. O moru

### **II.     *Pomorsko privatno pravo***

1. Brod
2. Brodovlasnik
3. Kapetan
4. Momčad
5. Vozarski ugovor
6. Pomorski zajam
7. Pomorsko osiguranje
8. Kvar ili avarije
9. Zastara
10. Konflikt pomorskih zakona

### **III.    *Nacijonalno pomorsko javno pravo***

1. Organizacija pomorske uprave
2. Brod i plovidba
3. Zapovjednik broda (kapetan)
4. O klasifikaciji brodova

## **Dodatak**

- I.       Zakon o upisu pomorsko-trgovačkih brodova i lađa
- II.       Zakon o pomorskom ribolovu
- III.      Propisi za izbegavanje sukoba na moru i međunarodna signalizacija
- IV.      Državni oglas o plovidbi (editto politico di navigazione mercantile)
  - Č1. II: O kapetanima i brodovođama
  - Č1. III: O brodskom pisaru
  - Č1. IV: O peljaru i pouzi
  - Č1. V: O topdžiji i spremaru
  - Č1. VI: O mornarima itd.
  - Č1. VII: O plati itd.

347.29

# POMORSKO PRAVO



KRATKI PREGLED OD  
DR. LJUBOMIRA  
TOMAŠIĆA, ADVOKATA  
U  
ZAGREBU

J-56

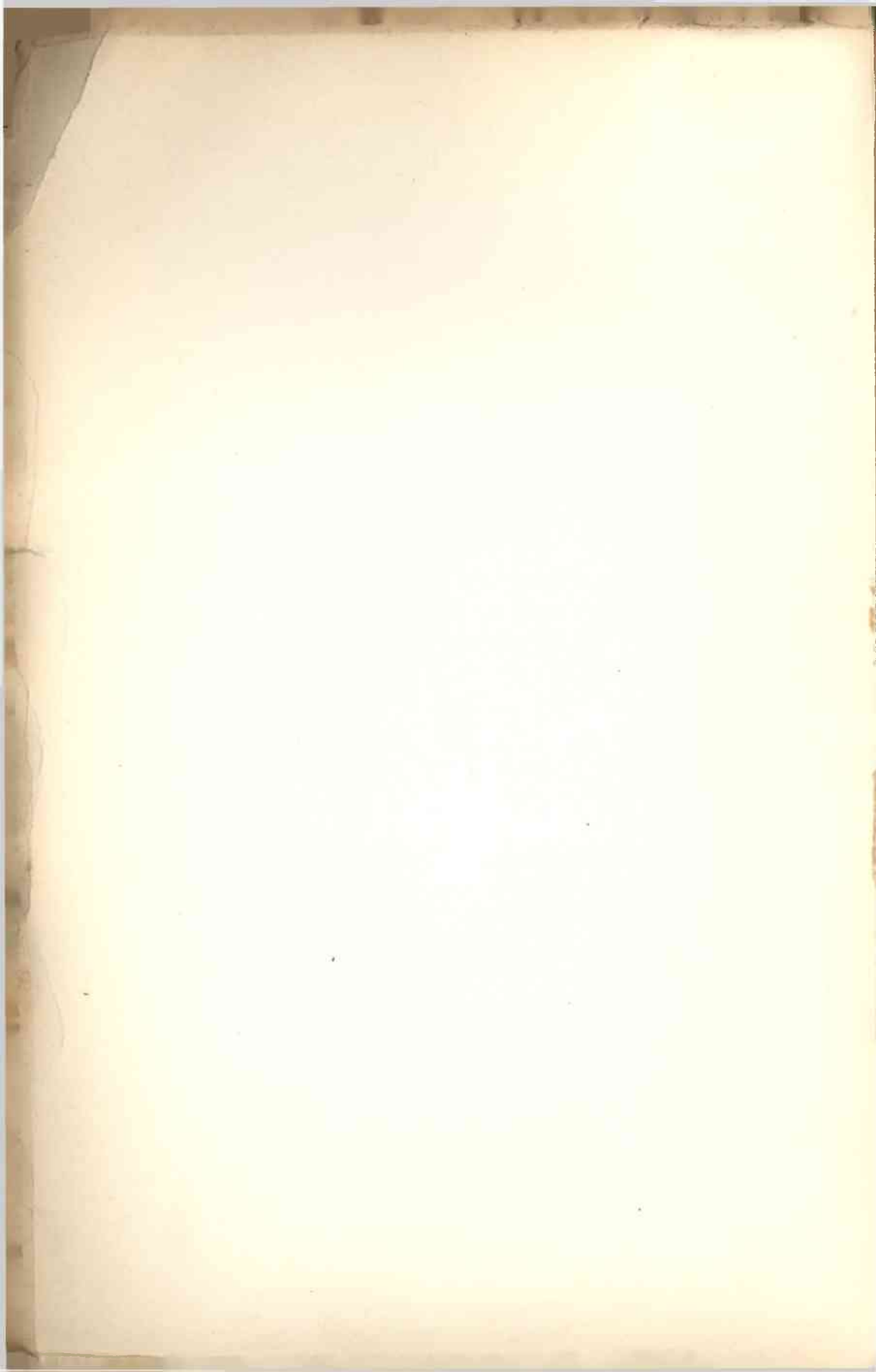
КОМИТЕТ ЗА ЗАКОННОСТВО  
И ЗАПРАВИ НА ПРАВОТО

Бр. књиге

87 56

„БИБЛИОТЕКА“

IV-194





# POMORSKO PRAVO

## KRATKI PREGLED

OD

DR. LJUBOMIRA TOMAŠIĆA, ADVOKATA

U ZAGREBU.

Уведено у нови инвентар бр.  
1 Јануара 1942 год.  
Београд.

~~652~~ (5)

КОМИТЕТ ЗА ЗАКОНОДАВСТВО  
И ИЗРАДНУ НАРОДНЕ ВЛАСТИ  
БЕОГРАД

Бр. књиге ~~87~~  
„БИБЛИОТЕКА“

CIJENA 40 DINARA



33408

Z A G R E B 1 9 2 4.

KOMISIONALNA NAKLADA HRV. ŠTAMPARSKOG ZAVODA D. D.

POMORSKO PRAVO

KRATKI PREGLED

DR. JUDOMIR TOMASZAKI

W ZAGREBU

(7) 032

72

STANISLAW J. JANKOWSKI



ZAGREB 1911

UNIVERSITETNA BIBLIOTEKA IZ ODRZANOSTI ZAGREBA

## ČITAOCU!

Bez pretenzije na potpuno, dotjerano i kritički obradjeno djelo o pomorskom pravu, želio sam pružiti kratki i praktični pregled svim onima koji se žele uputiti u tu nauku.

Oslanjao sam se na austrijsku i talijansku literaturu, u koliko je ova posljednja u suglasju sa postojećim kod nas propisima, te na ono par djela iz tog područja, koje su naši sunarodnjaci (Morgan, Stanger, Škarica, Verona i dr.) napisali.

Molim da se prama tome primi ova knjiga, a da se od nje više i ne traži. Rukopis je bio dvostruko veći, ali sam ga morao, radi naših knjižarskih prilika skratiti na ravnu polovicu.

Pisac.

## TABLE

THE following table contains a list of the names of the persons who have been admitted to the office of the Secretary of the Board of Education, since the first meeting of the Board, on the 1st of January, 1862, to the present time. The names are arranged in alphabetical order, and are given in full, with the date of admission, and the office to which they were appointed. The names are given in full, with the date of admission, and the office to which they were appointed. The names are given in full, with the date of admission, and the office to which they were appointed.



## LITERATURA ZA POMORSKO PRAVO.

### I. Zakonici:

- ALŽIR: Code de Commerce od 17. jula 1808. (Uveden kralj. nared-  
bom od 22. VII. 1834. u sve francuske kolonije).
- ANTILE: Trgovački zakon od 22. augusta 1885.
- ARGENTINA: Trgovački zakon od 9. oktobra 1889., čl. 887.—1378.
- AUSTRIJA: Editto politico di navigazione marittima od 25. aprila  
1774., mijenjan zakonom od g. 1847. i od 7. maja 1879.
- BELGIJA: Zakon od 10. februara — 4. septembra 1908.; 24. augu-  
sta 1879.
- BOLIVIJA: Trgovački zakon od 12. novembra 1834.
- BRAZILIJA: Trgovački zakon od 25. juna 1850.
- BUGARSKA: Pomorsko trgovački zakon od g. 1864.
- ČILE: Trgovački zakon od 24. novembra 1865., čl. 823—1324.
- DANSKA: Pomorski zakon od 1. aprila 1892.
- EGIPAT: Trgovački zakon od g. 1875., čl. 90.
- EKVATOR: Trgovački zakon od g. 1882.
- ENGLESKA: Merchant Shipping Act od 10. augusta 1854., sa do-  
punjcima; Merchant Shipping Akt od 25. VIII. 1883. sa dopunj-  
cima i Merchant Shipping Akt od g. 1894. sa dopunjcima.
- FINSKA: Pomorski zakon od 9. juna 1872., čl. 1—246.
- FRANCUSKA: Code de commerce od 17. jula 1808., čl. 190—436,  
izmijenjivan kasnijim zakonima od 14. VI. 1841.; 14. VI. 1854.;  
3. V. 1862.; 10. XII. 1874.; 10. VII. 1885.; 12. VIII. 1885. i  
24. III. 1891.
- GRČKA: Trgovački zakon od 1. maja 1875., zakon od 10. aprila  
1910.
- GVATEMALA: Trgovački zakon od 20. jula 1877.
- HAITI: Trgovački zakon od 1. juna 1827.
- HVAR (otoci): Gradjanski zakon od g. 1859.
- HOLANDIJA: Trgovački zakon od 10. aprila 1838., čl. 309—763.
- HONDURAS: Trgovački zakon od 28. augusta 1880.
- INDIJE: Engleski zakoni sa malim izmjenama.
- ISLAND: Jonsbok g. 1274. i zakon od 21. septembra 1883.
- ITALIJA: Trgovački zakon od 31. oktobra 1882., čl. 480—682. (Za  
Libiju: Zakon za trgovačku mornaricu od 1. oktobra 1913.)
- JAPAN: Trgovački zakon od 1. januara 1891.
- JONSKI OTOCI: Trgovački zakon od 21. marta 1866.

KOLUMBIJA: Savezni zakon o pomorskoj trgovini, uveden zakonom od 15. IV. 1887.  
 KOSTA-RIKA: Trgovački zakon od g. 1850.  
 MALTA: Naredba od 21. decembra 1859.  
 MEKSIKO: Trgovački zakon od 15. septembra 1889., čl. 641—944.  
 MONACO: Trgovački zakon od god. 1877.  
 NIKARAGVA: Trgovački zakon od 12. marta 1869.  
 NJEMAČKA: Trgovački zakon od 1. januara 1900., §§ 474—905.  
 NORVEŠKA: Pomorski zakon od 1. aprila 1892.  
 PARAGVAJ: Trgovački zakon od g. 1870.  
 PERU: Trgovački zakon od 30. aprila 1852.  
 PORTUGALSKA: Trgovački zakon od 28. juna 1888., čl. 485.—691.  
 RUMUNJSKA: Trgovački zakon od 16. aprila 1887., čl. 490—694.  
 RUSIJA: Torgovi oustav iz g. 1887.  
 SALVADOR: Trgovački zakon od 24. augusta 1882.  
 ŠPANJOLSKA: Trgovački zakon od 22. augusta 1885., čl. 574—869.  
 ŠVEDSKA: Pomorski zakon od 12. juna 1891., čl. 1—332.  
 TUNIZ: Code de commerce od g. 1808.  
 TURSKA: Pomorsko trgovački zakon od g. 1864.  
 UJEDINJENE DRŽAVE SJEV. AMERIKE:  
 a) ALABAMA: Trgovački zakon od 3. februara 1877.;  
 b) KALIFORNIJA: Gradjanski zakon od 21. marta 1872. čl. 1959 i sl.  
 c) NEW-JERSEY: Statuti iz g. 1871.  
 d) NEW-YORK: Statuti iz g. 1862., zakon od 12. maja i 13. juna 1885., zakon od 1. jula 1893. i Law of the U. S. relating to navigation and the Merch. Marine 1899.  
 e) St. LUIS: gradjanski zakon od g. 1875. čl. 3534 i sl.  
 URUGVAJ: trgovački zakon od 26. maja 1865.  
 VENEZUELA: Trgovački zakon od 29. augusta 1872.

## II. Glavne revije:

Revue international du droit maritime — Pariz.

Il diritto marittimo — Genova.

Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille.

Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre.

## III. Privatna izdanja:

ABBOT (Lord Tenterden): A treatise of the law relative to merchant ships and seamen, London 1901.

Actes du Congres de droit commercial, Anvers 1886.

Actes du Congres de droit commercial de Bruxelles, 1888.

ARMES Y SAENZ:Codigo de comercio comentado, Madrid 1887.

ARNOULD Y.: Law of marine insurance and Average, London 1914.

ARNTZEN: Le droit maritime privé d'après la législation danoise, Kopenhague 1884.

ASCOLI, BOLAFFIO, ecc.: Il codice di commercio italiano commentato, IV ed., Torino 1914.



- BENEDICT E. C.: Admiralty Jurisdiction and practice, 1880.  
 BENNET: Bill of Lading, London 1914.  
 BERLINGIERI G.: Noleggio, Milano 1919.; — Time Charter, Genova 1915.  
 Comité maritime international. — Conference de Bruxelles, Anvers 1897.; — conference d'Anvers 1898. — Conference de Londres, Anvers 1900.  
 DANJON: Traité de droit maritime, Paris 1916.  
 D'ARANJO-COSTA: Código comercial do imperio do Brasil, anetado, Rio de Janeiro 1878.  
 DESJARDINS: Traité de droit commercial maritime, Paris 1878.  
 DESTY ROBERT: Les lois revisées des Etats-Unis relatives au commerce, à la navigation et à la marine marchande, S. Francisco 1880.  
 DOBRILA Dr. LUIGI: Sulla responsabilità degli armatori, Trieste 1864.  
 ELMORE ALBERTO: Tratado de derecho comercial, Lima 1888.  
 ESTASEN: Cuestiones de derecho maritime, Madrid 1913.  
 FEICHTINGER: Diritto marittimo, Rijeka 1904.  
 FRINCK L.: Responsabilité des propriétaires des navires, Bruxelles 1913.  
 GERTSCHER: Das oesterreichische Seerecht (Die Handelsgesetze des Erdballs. Sv. XIII. Dio I.) Wien 1906.  
 GOW: Marine insurance, a Handbook, London 1900.  
 HENNEBICO: Principes de droit maritime, Bruxelles 1904.  
 HUGHES: Handboock of Admiralty Law, S. Paul Minn., 1901.  
 JACOBS: Le droit maritime belge, Bruxelles 1889.  
 LUMBROSO: La responsabilità limitata degli armatori, Torino 1908.  
 MAC ARTHUR CH.: Contract of Marine insurance, London 1890.  
 MARGHERI: Lezioni di diritto maritime, Napoli 1913.  
 MARSDEN G.: Law of Collision at Sea, London 1910.  
 MARTENS: Essai d'un commentaire du droit commercial russe, Pétersbourg 1881.  
 MARTIN F.: History of Lloyd's and marine insurance in Great Britain, London 1886.  
 MARTINI: Stallie e contro stallie, Cagliari 1911.  
 MOGAN: Pomorski vozarski ugovor, Rijeka 1915.  
 NEGRI: L'ipoteca navale, Torino 1908.  
 NOSS: Lois russes sur la marine marchande, Moscou 1881.  
 OLIVER'S: Shipping law manual, London 1879.  
 ORLANDO CASTELLANO: Il contratto di trasporto marittimo moderno, Palermo 1914.  
 OWEN DOUGLAS: Marine insurances Notes and Clauses, London 1890.  
 PAYNE: Carriage of goods by Sea, London 1914.  
 PEIRANO: La polizza di carico, Genova 1913.  
 PICCOLI: Elementi di diritto commerciale. II. Diritto marittimo, Trieste 1913.  
 PIPIA: Il contratto di noleggi e la polizza di carico, Torino 1893.  
 RAMELLA: I trasporti marittimi su polizza di carico diretta, Torino 1915.

- RIPERT: Droit maritime, Paris 1913.  
SALVADORE: Stallie e controstallie, Milano 1913.  
SARFATTI: Il credito navale, Milano 1914.  
SCHAPS: Das deutsche Seerecht, Berlin 1906.  
SCHRECKENTAL: Das oesterreichische öffentliche und Privat-  
Seerecht, Wien 1906.  
SIEVEKING: Das deutsche Seerecht, Hamburg 1907.  
SISTO: Diritto marittimo italiano, Milano 1920.  
SMEESTER: Elements de droit mar. comparé, Bruxelles 1912.  
STEPHEN: The law relating to bills of lading, London 1908.  
SOHR: La limitation de la responsabilité des propriétaires de na-  
vires, Bruxelles 1913.  
ŠKARICA: Osnova trgovačkog pomorskog zakona, Split 1919.  
STANGER: Das Meersufer in Theorie und Praxis. Wien 1909.  
SUPINO: La navigazione dal punto di vista economico, Milano  
1913.  
TEDESCHI: La responsabilità dell' armatore, e la clausola di  
esonero, Napoli 1914.  
VERONA: Nozioni di diritto marittimo, Trieste 1906.  
VIDARI: Il Diritto marittimo italiano, Milano 1892.  
VOCINO: Codice marittimo, Firenze 1881.  
WEINBERGER: Processrechtliche Beiträge zum österr. See-  
rechte, Graz 1910.  
ZANELLA: Il diritto commerciale austriaco, Venezia 1866.
-



## I.

# Uvod.

### 1. Pomorsko pravo.

Pomorsko pravo obuhvata sve pravne norme koje uređuju pomorsku trgovinu i pomorsku plovidbu, te one pravne odnošaje koji uslijed toga nastaju između raznih osoba ili između osoba i stvari.<sup>1</sup>

Pomorsko se pravo dijeli na: međunarodno (internacionalno) i narodno (nacionalno), a ovo posljednje na javno i privatno.

Međunarodno pomorsko pravo uređuje pravne odnošaje iz pomorskog života, između raznih država ili raznih naroda.

Privatno pomorsko pravo uređuje pravne odnošaje, koji nastaju iz pomorske trgovine i pomorskog brodarstva, između raznih osoba, pripadnika iste države, ili između tih osoba i stvari koje spadaju u pomorsku trgovinu i pom. brodarstvo. Za to se i običaje nazivati: pomorsko trgovačko pravo<sup>2</sup> te je redovno dio općeg trgovačkog zakonika.

Javno pomorsko pravo uređuje pravne odnošaje između pojedinih nadležstva u Državi i između ovih i građana, u koliko ti odnošaji nastaju iz pomorskog života. Za to je dio općeg političko-upravnog prava.

### 2. Razvoj pomorskog prava.

Pomorska je trgovina bila veoma razvijena još u prastaro doba na Istoku. Osobito su je razvili Feničani u svojim velikim lukama Tiru i Kartagi, a iza njih je prešla na stare Grke. Ali ni jedan od tih naroda nije nam ostavio kodifikacije pomorskog prava, nego samo neke napomene kod raznih pisaca.

Prvi pisani pomorski zakon, izgleda da je: *lex Rhodia de jactu*, koji je bio u kreposti na istoimenom otoku tek u vrijeme Justinijanovog zakonika.

I Justinijan nam je istodobno u svojim zakonicima (g. 533. i 534.) ostavio 105 odlomaka pomorskog prava, a iza njega imademo od cara Bazilija i sina mu Lava šestoga (g. 877.) jednu cijelu knjigu pomorskog prava.

Kako su rimski građani dozvoljavali trgovinu samo strancima i robovima, to nije Rim kodificirao ni trgovačko ni pomorsko pravo.

<sup>1</sup> V. Pipia: *Trattato di diritto marittimo*, 1922. — Vol. I. *Introd. I.*

<sup>2</sup> V. Škarica: *Osnova trgovačkog pomorskog zakona.*

U kasnije rimsko doba, kad se je razvio *ius gentium*, nastali su i razni instituti pomorskoga prava kao n. pr.: *actio exercitoria*, *receptum nautarum*, *foenus nauticum* i dr.

Tek križarske vojne, iznašašće busole, otkriće Amerike i puta Indije preko rta Dobre Nade, dali su velike podvige pomorskoj trgovini, koja se je osobito razvila u Španjolskoj, Holandiji i Italiji. U to su doba nastale u pojedinim velikim morskim lukama, znamenite zbirke običajnog pomorskog prava. To možemo nazvati drugim razdobljem u razvoju pomorskog prava.

Za nas su značajne, iz tog razdoblja, venecijanske zbirke: *Capitulare navium*, od dužda Petra Ziani (1205.—1229.), reformiran od dužda Tiepola god. 1229., a popunjen od dužda Zena na 6. augusta 1255., jer je ta tako popunjena zbirka sa 129 poglavlja, pod imenom: *Statuta ed ordinamenta super navibus*, nazvana takodjer: *Capitulare nauticum pro emporio veneto*, imala upliva na statut zadarski i splitski.

Najznačajnije su iz toga vremena ove dvije zbirke: *Le consulat de la mer*, i *Rooles d' Oléron*. Prva je nastala u Barceloni oko god. 1380. i bila priznata u cijelom Sredozemnom i Jadranskom moru. Štampana je prvi put u Barceloni na 14. jula 1494. na katalonskom jeziku, a imala je 297 poglavlja. Druga zbirka, zapravo zbirka osuda pomorskog suda na Oleronu, bila je priznata na Atlantskom oceanu. Tako su ove dvije zbirke potisnule dotadanja lokalna prava i uvele jednolično pomorsko pravo u svojim područjima. Na njihovoj podlozi nastala je i zbirka tk. zv. *Wisby* u XV. stoljeću u sjevernoj Europi, sa 66 članaka, koja se smatra izvorom pomorskog prava Njemačke, Danske, Švedske i Norveške.

Novo — treće — razdoblje u pomorskom pravu počinja god. 1681. kad je na 2. augusta izišla u Parizu: *l' Ordonance touchant la marine*, nastojanjem Colberta ministra pod Ljudevitom XVI.

Taj se zakon dijeli u pet knjiga:

- I. *Amirautés* — sa 14 poglavlja;
- II. *Les gens de mer et les navires* — sa 10 poglavlja;
- III. *Les contrats maritimes* — sa 11 poglavlja;
- IV. *La police des ports* — sa 10 poglavlja;
- V. *La pêche maritime* — sa 8 poglavlja.

Ovo je prvi pomorski zakon koji je obuhvatao i međunarodno i nacionalno javno i privatno pravo, te je dao podlogu bogatoj i vrijednoj literaturi osobito o vozarskom ugovoru, o pomorskom zajmu i o pomorskom osiguranju.

Tek iza ovog prvog, uspjelog, pokušaja, dolaze nam — za jedan vijek kasnije — zakoni pomorskog prava, kao organske cjeline. Prvi je bio Napoleonov: *Code de Commerce* god. 1808., zatim njemački: *Das Allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch* god. 1861. Ova su dva zakonika služila za podlogu svim drugim zakonima za pomorsko pravo.

### 3. Izvori našeg pomorskog prava.

Kako je poznato, naša nova Država ne posjeduje još ni općeg trgovačkog zakona koji bi važio za cijelu Državnu teritoriju, pa prama tome nema ni svojeg pomorskog zakona koji mora po svo-



joj prirodi da je ili dio, ili barem u skladu sa trgovačkim zakonom, jer oboje obuhvaća trgovačku djelatnost.

Prana tome su kod nas izvori pomorskog prava u prvom redu ugovori izmedju stranaka, zatim postojeći zakoni o pomorskim poslovima, u trećem redu običajno pravo i priznati običaji u pomorskoj trgovini, a na koncu — u pomanjkanju svega toga — dolazi u obzir građanski zakon.

Prvenstvenu snagu ugovora izmedju stranaka, priznao je već Le consulat de la mer u 229. poglavlju te je to pravno pravilo, preko Code de commerce, prešlo i na naše obale; a da običajno pravo dolazi u obzir ispred građanskog zakonika, utvrđeno je odmah na početku naših trgovačkih zakonika.

Iza ugovora, dolaze u obzir postojeći pomorski zakonski propisi. Do promulgacije jedinstvenog pomorskog zakona za našu Državu, kod nas su u kreposti ovi glavni pomorski zakonski propisi:

1. L' editto politico di navigazione mercantile, izdan od Marije Terezije na 25. aprila 1774., koji govori o morskoj policiji i o odnosajima izmedju brodovlasnika, kapetana i momčadi;

2. Code de commerce (drugi dio), promulgiran u Dalmaciji na 23. decembra 1816. u talijanskom tekstu, osim 4. i 5. poglavlja koji govore o predmetu već uredjenom zakonskim putem od Editto politico;

3. Dekret od 16. maja 1793. o omedjenju ovrhe;<sup>1</sup>

4. Dekret od 23. augusta 1846. o teritorijalnim vodama;

5. Carska Naredba od 21. marta 1864. o sudovima za ratni plijen na moru (u vezi sa Pariškim Ugovorom od 30. III. 1856. o istom predmetu);

6. Zakon o baždarenju brodova. Austrijski zakon o baždarenju brodova od 15. V. 1871., skupa sa odnosnom provedbenom naredbom od 10. V. 1891., preuzet je od naše pomorske oblasti u Bakru naredbom od 5. XI. 1919. br. 1600—19., i kao naš zakon kasnije promulgovan u »Službenim Novinama« od 17. XI. 1922. br. 258.

7. Zakon o upisu trgovačkih brodova, o trgovačkoj zastavi i o granicama male i velike obalne plovidbe.

Odnosni austrijski zakon od 7. V. 1879., sa provedbenom naredbom od 1. X. 1879. preuzet je od naše pomorske oblasti naredbom od 20. X. 1919. br. 1300—1919. i okružnicom od 25. X. 1919. br. 1350—1919., te promulgovan kao zakon u »Službenim Novinama« od 9. XI. 1922. broj 251.

8. Naredba o pravilima za izbjegavanje sudara brodova.

Odnosna austr. naredba od 10. IV. 1906. preuzeta je od naše pomorske oblasti naredbom od 30. X. 1919. br. 1950—1919.

9. Naredbe izdane od naše pomorske oblasti. Ovim je naredbama za vrijeme od 1. septembra 1919. pa tamo do konca 1920. naša pomorska oblast recipirala veliki broj pomorskih propisa koji sižu u privatno-pravno i javno-pravno područje a koji su do ujedinenja važili na našim obalama, te ih je izdala u četili knjige. (Knjiga prva — Bakar, novembra 1919.; knjiga druga — Bakar,

<sup>1</sup> Novi austrijski ovršni red od 27. V. 1896. (Einführungsgesetz art. VIII. tč. 5.) izričito ostavlja u kreposti Dvorski dekret od 16. V. 1793.

januara 1920.; knjiga treća — Bakar, marta 1920. i knjiga četvrta — Bakar, februara 1921.)<sup>1</sup>

10. Zakoni i naredbe koje su vrijedile u bivšoj Austro-Ugarskoj monarhiji.

Upozorujemo da su za crnogorsku obalu, u smislu odredaba bečkog kongresa, vrijedili oni pomorski propisi, koji su vrijedili i za dalmatinsku obalu, i da je austro-ugarskom nagodbom od god. 1878. određeno bilo, da u obe polovine bivše monarhije ima da važi isto pomorsko pravo. Prama tomu je na našim današnjim obalama važno u glavnom jedinstveno pomorsko pravo.

Za to i pitanje teritorijalne nadležnosti Napoleonovog kodeksa nema osobite važnosti jer, gdje nije bio promulgovan, vrijedi kao običajno pravo.

#### 4. O moru.

More se, i po javnom i po privatnom našem pomorskom pravu, dijeli na: obalno ili teritorijalno i na duboko more.

Prama austr. dekretu od 23. augusta 1846. br. 25.360 koji je i kod nas u kreposti, granica između obalnog i dubokog mora jeste: 3 morske milje (svaka po 1852 metra) od obale.<sup>1</sup> Za svrhe financijske službe, kasnije je ustanovljena medja na 4 morske milje za našu obalu, na 10 kilometara za talijansku, u Engleskoj i sjevernoj Americi na 12 morskih milja, a u Francuskoj na 16 morskih milja. Ako je more između obala raznih država uže, onda je granica teritorijalnih mora tih dviju država po sredini t. j. dijeli se na dvije jednake polovice.

Po tomu, što je neko more teritorijalno, nastaju ovi pravni učinci:

a) to je more izjednačeno obali i kopnu, te je prama tome podložno svim zakonima one države kojoj pripada kopno;

b) svaka država ima pravo da ograniči ili da podloži stanovitim propisima ulaz u svoje teritorijalno more;

c) za vrijeme rata neutralne su države dužne čuvati svoju neutralnost i u teritorijalnom moru.

Duboko more, t. j. ono koje dolazi iza granice teritorijalnog mora, ne potpada pod ničiju vlast, tako da za brodove koji se nalaze u dubokom moru, vrijede zakoni one države kojoj brod pripada.

## II.

### Pomorsko privatno pravo.

#### 1. Brod.

Brod je, u smislu pom. prava, svaka sprava koja je sposobna da nosi i prenosi po moru osobe ili stvari u trgovačke svrhe.

<sup>1</sup> Može se dobiti kod svakog lučkog ureda.

<sup>1</sup> Dekret od 23. VIII. 1846. Br. 25.360 glasi: Na upit da se ustanovi, koju se udaljenost pod oznakom »daljina topovskog litca« u čijim je granicama zabranjeno brodovima bilo koje zastave, kad su nakrcani predmetima koji spadaju pod državni monopol, približiti se dalmatinskoj obali, ustanovljeno je da gornja oznaka — kad dolazi u postojećim propisima — znači udaljenost od 3 morske milje (60 na jedan stupanj ili 2834 bečka klaftera).



Prama tome s jedne strane nije odlučna veličina broda, a s druge strane ratni brodovi i podmornice, jer su po svojoj svrsi izuzete svrhama trgov. prometa, ne potpadaju pod ustanove pomorskog privatnog prava.

Brod je pokretna stvar, ali sui generis, jer se razlikuje od drugih pokretnina n. pr. time što je podložna opterećenju kao i nekretnina, što je prenos vlasništva spojen sa uvjetima sličnim kao i kod nekretnina.

Sve ono što je određeno da trajno služi brodu, smatra se dijelom broda kao n. pr. jarboli, križevi, jedra, sidra, verige, konopi, čamci i sl. tako da brod označujemo kao: *res connexa*, te u svim ugovorima ove stvari — kao *res accesoriae* — dijele sudbinu samog broda. U dvojbi da li je koja stvar dio broda, odlučuje inventar broda.

Pravo vlasništva može se odnositi ili na cio brod ili na dio broda. Po našim propisima (slično je u Italiji i u Francuskoj), vlasništvo se broda dijeli na 24 jednaka dijela nazvana: karati, a svaki se karat dijeli na 16 dijelova.

Vlasništvo broda dokazuje se svjedodžbom o gradnji, uredovno potvrđenoj od lučkog ureda u mjestu gdje se je brod sagradio (u inozemstvu od našeg konzulata), a kasnije ugovorom ili drugom javnom ispravom o prenosu prava vlasništva. Ali prama trećim osobama dobre vjere, ove izjave dobivaju tek onda krepot, kad su unešene u upisnik brodova i u upisni list.

Svaki brod mora imati: ime, narodnost i luku pripadnosti te mora biti baždaren i klasifikovan.

## 2. Brodovlasnik.

Pravo vlasništva na brod, stiće se gradnjom broda, ugovorom ili sudbenom odlukom i zakonskom odredbom.

Ako netko naruči da mu se sagradi novi brod i u tu svrhu dade brodograditelju sav potrebiti materijal, tada je kao vlasnik materijala također i vlasnik korita broda koji se izgradijuje. Brodograditelj nema nikakva prava na brod u gradnji i ako se dogodi koja šteta, ta ide na teret vlasnika t. j. naručitelja (*res perit domino*), a brodograditelj odgovara samo u koliko je on tomu kriv.

Ali ako netko naruči novi brod kod brodograditelja, i ovaj se brine za materijal (t. zv. ugovori: à forfait), korito broda koje se izgradijuje, vlasništvo je brodograditelja i sve štete idu za vrijeme gradnje na njegov teret. Samo predajom ili u slučaju, da je naručitelj u zakašnjenju sa preuzimanjem, časom odkad je nastupilo to zakašnjenje, idu ove štete na teret naručitelja.

Taj se odnošaj ne mijenja ni onda kada naručitelj plaća cijenu broda u rokovima, prama djelomično izvršenoj gradnji.

Kupoprodajni ugovor mora biti pismeno sastavljen.

Ako je netko prodao isti brod raznim licima, onaj ugovor stupa u krepot prama trećim osobama, koji je unešen u upisni list broda.

Predmet kupoprodajnog ugovora može biti ili cio brod ili dio njegov; brod koji je u luci ili koji je na putovanju. Kao kod kupoprodajnog ugovora, postupa se i kod darovnog ugovora i kod ugovora o zamjeni.

Sudbenom se odlukom stiče pravo vlasništva iz nasliednog prava ili ovršnim putem. Brod koji je spravan za odlazak ne može biti predmet ovrhe osim za dugovanja učinjena u svrhu putovanja, koje se ima netom poduzeti, a i to samo u slučaju, ako se ne pruži jamstvo za ta dugovanja. Za ovršni postupak vrijede propisi dražbe pokretnina.

Pripadnosti broda, ne mogu biti predmet posebne ovrhe (analogno nekretninama).

Zakonskom se odredbom prenosi pravo vlasništva na brod ili po međunarodnom pravu: zaplijenom u ratno doba ili po privatnom pomorskom pravu: napuštanjem u korist osiguravaoca (délaissement) ili u korist vjerovnika (abandon).

Napuštanje u korist osiguravaoca sastoji se u tome, da osiguranik traži cijelu osiguranu svotu prepuštajući istodobno osiguravaocu u vlasnost koli osigurane predmete toli i eventualna prava koja uslijed nastale nesreće pripadaju osiguraniku prama trećim licima. (Pobliže o tome kod: pomorskog osiguranja).

To je institut isključivo pomorskog osiguranja, jer kod drugih osiguranja osiguravaoc naplaćuje samo nastalu štetu, a ostatak osigurane stvari ostaje vlasnost osiguranika.

O napuštanju u korist vjerovnika, govorimo niže.

Od brodovlasnika se razlikuje brodar<sup>1</sup> t. j. onaj koji bilo svojim bilo tuđim brodom, obavlja poslove pomorske trgovine za vlastiti račun. Redovito je brodar vlasnik broda ali ima, i ako rijetkih slučajeva, da netko svoj vlastiti brod iznajmi drugome koji ga oprema i obavlja poslove pomorske trgovine za vlastiti račun.

Brodar je odgovoran za čine kapetanove i momčadi, isto tako i za obveze, koje je kapetan preuzeo u korist broda ili tovara. Ako su tražbine iz tih obveza po zakonu privilegovane, tada za njih odgovara i brodovlasnik, i ako nije brodar, ali ne osobno već samo u toliko, što mora trpjeti, da brod odgovara za privilegovanu tražbinu.

Brodovlasnik se može lišiti tih privilegovanih tereta, a ako je on istodobno i brodar, može se lišiti svih obveza iz poslovanja tim brodom, ako napusti brod i vozarinu svojim vjerovnicima.

To je drugi slučaj napuštanja broda, napuštanje vjerovnicima (abandon).

Vjerovnicima može napustiti brod samo vlasnik. Napušta se brod na koji ili radi kojega je nastala obveza, i to u onom stanju u kojem se nalazi kada dovrši putovanje na kojemu su nastale obveze, bez obzira da li je opterećen starijim privilegovanim tražbinama ili ne. Sa brodom se mora napustiti i vozarina, bilo da je već utjerana ili da se tek ima utjerati, iz tog istog putovanja. Napuštanjem postaju vjerovnici vlasnici broda. Brod se može napustiti u korist jednoga, nekolicine ili svih vjerovnika; prama onim vjerovnicima, u čiju korist nije brod napušten, ostaje brodovlasnik-brodar u ličnoj obvezi.

Suvlasnici broda, odgovaraju solidarno.

---

<sup>1</sup> Naziv je uzet po Škarićinoj osnovi.



### 3. Kapetan.

Kapetan je ona osoba, koja upravlja i zapovijeda brodom. On je odgovoran za svaku krivnju (i za culpa levís) ako ne dokaže da se je šteta dogodila uslijed slučaja ili više sile. Prava i dužnosti kapetanove, dvojake su naravi: nautičke i trgovačke. U nautičkom pogledu, dužan je kapetan da izvršuje sve propise pomorskih oblasti, da se uvjeri da je brod sposoban i potpuno opremljen za putovanje, da brižno sastavi momčad, da pazi na red i disciplinu, da samo u skrajnoj pogibelji ostavi brod, da čuva inventar broda, da priskoči u pomoć drugim brodovima koji su u pogibelji i t. d. Za to mu i pripadaju prava potrebna za izvršenje tih dužnosti, a u prvom redu disciplinska vlast.

U trgovačkom pogledu, kapetan mora izvršiti naloge brodarove pominjom uredna kapetana. On ne smije trgovati za vlastiti račun, niti to dozvoliti momčadi, bez privole brodovlasnika.

Kapetan može biti vlasnik ili suvlasnik broda, kao i namještenik brodovlasnika, što je sve bez upliva, kad se govori o pravima i dužnostima kapetana u nautičkom pogledu, i u trgovačkom pogledu obzirom na pravni odnos prema trećem krcatelju ili vlasniku tereta.

U inozemstvu, kapetan je dužan da udovolji svim nautičkim propisima, koji vrijede u tom mjestu, pod ličnom odgovornosti.

Ako je kapetan u ugovornom odnošaju sa brodarom, a ne sa brodovlasnikom, tada za sve obveze iz kapetanovog djelovanja (u nautičkom i u trgovačkom pogledu) odgovara brodar, a ne brodovlasnik (osim za privilegovane tražbine — kako smo već kazali).

### 4. Momčad.

Momčad se zove svo osoblje koje je dodijeljeno službi broda — osim časništva. Časništvo sačinjavaju: kapetani i strojari i ev. liječnik. Odnosaj između momčadi i brodara i brodovlasnika, jest pravni odnosaj iz pogodbe vrhu usluga za plaću, a ne iz opunovlasne pogodbe, pa prema tome momčad niti predstavlja brodara, niti ga može obvezati.

Plata se ugovara sa momčadi ili stalna za jedno putovanje, bez obzira da li će to putovanje trajati dulje ili kraće vrijeme, ili stalna mjesečna plata, ali i u tom slučaju uvijek samo za jedno putovanje (što se može opetovati).

Kod ribarskih brodova i onih za vadjenje koralu i spužve, običaje se trud momčadi podmirivati utanačenom kvotom od dobivene robe ili na dobivenom utršku za robu. Tu je isti pravni odnosaj kao i kod plate u novcu, a ne odnosaj iz društvenog ugovora, jer momčad ne sudjeluje na gubitku već samo na dobitku.

Ugovor sa momčadi može se razriješiti i prije ugovorenog roka, u ovim slučajevima:

1. Kad se prekine putovanje: ako je put prekinut uslijed veće sile (n. pr. zabrana trgovanja sa lukom stovarišta), dogodilo se to prekinuće prije ili iza odlaska broda, tada se isplaćuje samo onaj dio zaslužbe koji pripada razmjerno ugovoru, od dana ukrcanja do iskrcanja i troškovi putovanja povratka u luku pripadnosti broda; ako je put prekinut iz drugih razloga i to prije odlaska, isplaćuje



se četvrtina one ukupne plate koja bi pojedincu pripala da se je cijelo putovanje obavilo, a ako je putovanje prekinuto iza odlaska, pripada im cijela plata koju bi dobili da se je putovanje potpuno dovršilo, više troškovi povratka u luku ukrcanja.

2. U slučaju bolesti: isplaćuje se plata do prve luke gdje se brod zaustavi, trošak povratka u luku ukrcanja i trošak liječenja i opskrbe. Ali ako je bolest nastala krivnjom bolesnika, isplaćuje se plata samo do dana oboljenja, bez daljnje obveze.

3. U slučaju smrti: ako je ugovorena mjesečna plata, naslijednici dobiju isplatu do dana smrti; ako je ugovorena plata za jedno putovanje i smrt nastupi na putovanju u polasku, isplaćuje im se polovica ugovorene plate, a ako smrt nastupi na putovanju u povratku, isplaćuje im se cijela ugovorena plata.

4. U slučaju brodoloma gubi se pravo na svaku zaslužbu kroz cijelo putovanje, ali bez obveze na povratak event. predujmova. Ako se što od broda ili tovara spasi, tada spašene stvari jamče za plate i to do dana nesreće prama redu privilegovanih tražbina.

5. U slučaju dezertiranja sa broda, postaje ugovor ništetan uz gubitak prava na nepodignutu i ako već dospjelu platu.

## 5. Vozarski ugovor.<sup>1</sup>

Pomorski vozarski ugovor sastoji se u iznajmljenju cijelog ili dijela broda za prevoz robe ili osoba, uz platu.

Osoba koja preuzimlje obvezu prevoza, zove se: *brodar*,<sup>2</sup> ona koja daje predmet prevoza (robu — tovar — teret) zove se: *krcatelj*, a plata ili cijena prevoza zove se *vozarina*.

Ovaj ugovor može sklopiti i kapetan (zapovjednik) broda, koji se prama trećim licima smatra u tom pogledu punomoćnikom brodarevim.

Vozarski ugovor mora biti pismen, osim u slučaju prevoza jedinog komada robe ili pojedine osobe i u slučaju, kad je iznajmljeni brod manji od 50 tona.

U Engleskoj je u običaju posebna vrst vozarskog ugovora: »time charter« po kojemu brodar daje, oprema i uzdržava brod i momčad, a krcatelj daje samo ugljen, vodu i troškove iskrcavanja; kapetana imenuje brodar kojemu je i odgovoran, ali naloge za putovanje, u okviru ugovora, daje krcatelj.

Vozarski ugovor mora sadržavati:

1. Ime, narodnost i veličinu broda;
2. Ime brodara i krcatelja;
3. Ime kapetana ili zapovjednika broda;
4. Mjesto i vrijeme ugovoreno za krcanje i iskrcavanje;
5. Vozarinu;
6. Da li je cijeli brod ili dio broda iznajmljen;
7. Odredbe glede odštete za zakašnjenje.

U ugovoru se obično odredi u koliko se vremena ima obaviti krcanje i iskrcanje tereta. Ako to vrijeme (vrijeme ili dani čekanja ili stalling) nije ugovoreno, onda se određuje po mjesnim običajima.

<sup>1</sup> Vidi opširnu radnju: Dr. Mogan: Pomorski vozarski ugovor.

<sup>2</sup> Mogan upotrebljava naziv: vozar.

jima. U to se vrijeme ne broje nedjelje, zapovjedani sveci i oni dani u kojima uslijed više sile nije moguće raditi. Ali ako je vrijeme čekanja ugovoreno uz klauzulu: *giorni correnti*, onda se i ti dani broje. To vrijeme počinje teći od dana slijedećeg onomu kad je kapetan izjavio krcatelju, da je spreman za krcanje, a kod parobroda, ako je izjava kapetanova uslijedila prije 12 sati, vrijeme čekanja teče od poslijepodneva istoga dana, jer se računa sa polovicom nadnice kao zasebnom cjelinom.

Višeputa se ugovori i jedan rok u korist krcatelja, koji teče iza ugovorenog vremena čekanja, a zove se: *prekodnevi čekanja*<sup>1</sup> = *kontrosalije*.

Za prekodneve čekanja, dužan je krcatelj plaćati ugovorenu ili uobičajenu svotu, dnevno i unaprijed, za razliku od vremena čekanja (*stalije*) koje se plaća s vozarinom.

Ako ovi prekodnevi čekanja nisu ugovoreni, onda ima krcatelj pravo na njih samo prama pomorskim uzancama.

Ako su istekli dani čekanja i — ako su ugovoreni ili uobičajeni — prekodnevi čekanja, a krcatelj nije u tom roku ukrcao robu, kapetan ima pravo da otputuje tražeći potpunu vozarinu ili može ukrcati drugu robu, pa ako za nju dobije manju vozarinu od one ugovorene sa prvim krcateljem, ovaj odgovara za razliku. S druge strane, krcatelj, koji je iznajmio cijeli brod, a nije ukrcao ništa, može u svako doba odustati od ugovora uz isplatu polovice vozarine a dane i prekodneve čekanja — u koliko su dospjeli — potpuno; a ako je odlazak ili nastavak putovanja spriječen slučajem ili većom silom, za stanovito doba, ugovor je u cijelosti valjan bez prava na povišenje vozarine ili odštete za zakašnjenje predaje robe. Samo ako je prije polaska broda, onemogućeno putovanje u luku odredišta po višoj sili (zabrana, blokada itd.) ugovor se razriješava bez obračunavanja: brodar snosi trošak opreme broda, a krcatelj snosi trošak ukrcavanja i iskrcavanja.

Kapetan je dužan otputovati kada krcatelj to kaže, osim u slučaju da ukrcana roba ne dostaje za stabilnost broda na putu i za osiguranje vozarine, u kojem slučaju ima pravo tražiti da se tovar popuni do te mjere, a ako krcatelj tomu ne udovolji ili inače ne osigura vozarinu, može kapetan dati iskrcati već primljeni teret na trošak krcatelja i dati ga u pohranu kao zalag za tražbine brodara iz vozarskog ugovora.

Za robu ukrcanu na brod, izdaje brodar ili kapetan krcatelju pismenu primnicu koju zovemo: *brodska teretnica*, kojom se brodar ili kapetan obvezuje da će prevesti popisanu robu, uz stanovite uvjete, na odredište i izručiti zakonitom posjedniku te teretnice.

Ta se teretnica ne može izdati i potpisati prije nego li je roba ukrcana, a mora biti izdana kroz 24 sata iza dovršenog ukrcanja. Ovom teretnicom dokazuje krcatelj svoja prava proti brodaru i kapetanu, a ovi opet proti krcatelju; njezinom pomoću osiguratelj ustanovljuje identičnost osigurane robe i napokon po njoj uredjuje krcatelj svoj odnošaj prama primaocu robe.

Brodska teretnica treba da sadrži:

1. Ime krcatelja;

<sup>1</sup> Naziv je po Škarici op. cit.



2. Ime i boravište onoga kojemu se imade roba predati, ako nije »po naredbi« ili »donosiocu«;
3. Ime kapetana;
4. Ime, narodnost i veličina broda;
5. Mjesto odlaska i mjesto odredišta;
6. Popis robe;
7. Vozarinu. Za ovu se može jednostavno pozvati na vozarski ugovor (»nolo giusta contratto«).

Kad je teretnica »po naredbi«, tada se naledjuje kao mjenica, a kad glasi na donosioca, tada se roba mora predati onome, tko se iskaže sa posjedom brodske teretnice.

Obzirom na obvezu da izruči robu koju i kakovu je primio, kapetan će na brodskoj teretnici iz opreza staviti razne opaske kao n. pr. ako je roba u omotu; sadržaj nepoznat, ili: količina nepoznata, ili: vrst robe nepoznata itd., i time umanjiti svoju odgovornost.

Odgovornost za oštećenje ili gubitak robe, kao i za zakašnjenju predaju, prosudjuje se po teretnici (ugovoru), tržišnim običajima te po načelima trgovačkog i građanskog prava.

Za prevoz putnika po moru, propisi koji kod nas vrijede skoro su isključivo iz područja javnog prava. U privatno pravnom pogledu to je censualni ugovor, koji nije vezan na formu, i koji se temelji u prvom redu na dogovoru stranaka, na pravilima parobrodarskih društava, i na propisima o pogodbama vrhu usluga za plaću.

## 6. Pomorski zajam.

Pomorski se zajam sastoji u tome, da netko posudi brodaru ili krcatelju ili kapetanu stanovitu svotu novaca na brod, robu ili vozarinu, za rok vremena jednog putovanja, a uz uvjet: ako se putovanje sretno svrši ili ako se stvar na koju je dan zajam ošteti ili propadne radi unutrašnje njezine mane ili radi krivnje dužnikove, da se ima povratiti uzajmljena glavnica i ugovorena nagrada za kamate i riziko, a ako bi stvar na koju je dan zajam uslijed veće sile ili slučaja za vrijeme tog putovanja propala, da je dužnik riješen svakog duga, dočim ako bi se samo oštetila ili djelomično spasila da zajmodavac prima samo razmjernu isplatu svoje tražbine prama vrijednosti spašenih ili oštećenih stvari, po odbitku jačih privilegovanih tražbina.

To je ugovor na sreću; ne obvezuje nikada lično dužnika ako nije šteta ili nesreća nastala njegovom krivnjom ili unutarnjom manom stvari na koju je zajam dan; mora biti pismeno sklopljen i može se, kao i mjenica, naledjivanjem prenositi na druga lica.

Ovi su ugovori osobitost pomorskoga prava. Za to su i vezani na osobita ograničenja, i to:

Uzajmljena svota mora biti efektivno primljena i upotrebljena isključivo u korist broda, tereta ili odnosnog putovanja, te ne smije biti veća od vrijednosti stvari na koju je zajam dan;

zadnji zajam isplaćuje se prije ranijega, jer se pretpostavlja da bez najzadnjeg zajma ne bi brod mogao dovršiti svoje putovanje;



ako se od putovanja odustalo ili se je putovanje prekinulo prije, nego li su počele pogibelji preuzete od zajmodavca, zajmo-primac je dužan povratiti samo glavnicu i zakonske kamate, dočim druga nagrada otpada, jer je po naravi ugovora vezana sa pogibelji preuzetoj od najmodavca.

Kapetan može sklopiti pomorski zajam na putovanju samo u prekoj potrebi i u dogovoru sa brodskim časnicima, a u sjedištu brodo vlasnika samo onda, kad su ovi pristali, da se brod iznajmi, ali neće svi da doprinesu za troškove oko otpreme broda.

Od pomorskog zajma razlikuje se brodska hipoteka t. j. zajam dan brodo vlasniku a za koji, uz ličnu obvezu, daje dužnik u zalog i brod. Založen može biti ili cijeli brod ili dio (karati) ali ne vozarina ili tovar broda. Ovaj je zalog punovažan prama trećim licima samo ako je uknjižen u upisniku brodova i u upisni list; tada ostaje brod založen za odnosni zajam i odkad promijeni vlasnika. Za to se može založiti i brod u gradnji. Kad je više uknjiženih vjerovnika, naplaćuju se oni iz vrijednosti broda onim redom, kojim su uknjiženi. U onom redu, u kojemu je uknjižena glavnica, naplaćuju se kamati za zadnje dvije godine i troškovi istog vjerovnika.

Privilegovane tražbine dolaze do naplate ispred brodske hipoteke, tako da se ova smatra zadnjom privilegovanom tražbinom.

Privilegovane tražbine su slijedeće:

1. sudbeni troškovi spojeni sa ovrhom broda;
2. javne pristojbe i porezi;
3. plata i odšteta koju potražuju kapetan i momčad za zadnje putovanje;
4. troškovi za spasavanje i pripomoć u slučaju nezgode na moru;
5. pomorski zajam i druge tražbine nastale uslijed ugovora sklopljenog od kapetana na zadnjem putovanju;
6. brodska hipoteka.

Ove se tražbine naplaćuju označenim redom, a međusobno istoga reda, u nedostatku potpunog pokrića, u jednakim slomcima.

O napuštanju broda vjerovnicima, govorili smo kod: Brodo vlasnika.

## **7. Pomorsko osiguranje.**

Pomorsko je osiguranje ugovor kojim se jedna stranka obvezuje prama drugoj, uz isplatu ugovorene i unaprho plaćene cijene (premije), da će naknaditi sve štete i gubitke koje bi pretrpile stvari izložene pogibeljima na moru.

Predmet osiguranja može biti:

1. brod svake vrsti, sa ili bez tereta;
2. strojevi, pribor i sve što brodu pripada;
3. tovar sam za sebe;
4. novac dan na pomorski zajam;
5. kao i sve, što se daje procijeniti, a što je izloženo pogibeljima pomorskog putovanja.

Ne može biti kod nas predmet osiguranja:

1. iznos podignut ugovorom o pomorskom zajmu;
2. plata momčadi.

Ako je ugovor o pomorskom osiguranju učinjen otkad je brod otplovio, može se dogoditi, da su osigurane stvari u času sklopljenja ugovora, već izgubljene. U tom slučaju vrijedi ovo pravilo: Ako gubitak tih stvari nije bio poznat osiguraniku, niti mu je mogla još doći obavijest o tome, ugovor je valjan, u protivnom slučaju ili ako osiguratelj znade da su minule pogibelji t. j. da je osigurana stvar dospjela na odredište, ugovor je ništetan.

Za račun vremena glede mogućnosti obaviještenja, uzima se ovo pravilo:

Za svake  $4\frac{1}{2}$  morske milje udaljenosti od osiguranika do mjesta nesreće, računa se 1 sat vremena; ako se je nesreća dogodila na 1. januara u 24 sata, za 45 m. m. daleko, a ugovor sklopljen na 2. januara u 9 sati, taj je ugovor valjan ako se ne dokaže da je osiguranik za nesreću znao već u 9 sati, dočim presumpcija otpada, budući ona nastupa tek na 2. januara u 10 sati. Ali stranke se mogu i odreći te presumpcije, klauzulom: a buone o cattive notizie.

Osiguranik mora najdulje u roku od tri dana obznaniti osiguravatelju sve vijesti, koje je primio o nezgodi i dokaze da je osigurana stvar bila izložena ovoj pogibelji za koju je osigurana, te da su nastale one štete za koje traži naplatu.

Da se je dogodila nezgoda, dokazuje se javnom ispravom koja se zove: dokaz nezgode (prova di fortuna). Tom se ispravom ustanovljuju štete i gubici broda i na brodu. U smislu zakona, kapetan (ili njegov zamjenik) je dužan da dade ispostaviti takovu ispravu iza svake nezgode i to tako, da najprije, kod lučkog ureda u tuzemstvu, a kod konzulata u inozemstvu, u kratko prijavi nezgodu a zatim, uz potvrdu o toj prijavi, ide na kotarski sud gdje sudac provede o tome dokaze pregledom brodskog dnevnika i pre slušanjem svjedoka (mornara i dr.) uz prisegu.

U stanovitim slučajevima može osiguranik ustupiti svoja prava na osigurane stvari osiguravatelju, proti isplati osigurane svote (napuštanje — *délaissement*).

To su slijedeći taksativni slučajevi:

1. zaplijena broda po neprijatelju;
2. zaustava broda po stranoj državi;
3. zaustava broda po vlastitoj državi na putovanju;
4. brodolom;
5. nasukanje uz zadobivene pukotine;
6. nesposobnost za putovanje uslijed nezgode na moru, ako se ne može popraviti ili ako popravak iziskuje trošak, koji prelazi tri četvrtine osigurane vrijednosti;
7. gubitak ili šteta na osiguranim stvarima za  $\frac{3}{4}$  osigurane vrijednosti.

8. pomanjkanje vijesti.

Sve druge štete i gubici smatraju se i prosudjuju kao avarije (kvar).

Napuštanje je potpuno, bezuvjetno i neopozivo, a mora se učiniti, ako se je nezgoda dogodila u Evropi ili u sredozemnom moru, u roku od 6 mjeseci iza primljene prve obavijesti, inače kroz 1 godinu ili 2, prama tomu, da li se je nezgoda dogodila između našeg mora i rta dobre nade i rta Horn ili u drugim morima. Kod slučaja napuštanja uslijed pomanjkanja vijesti ustanovljuje se: da je na-



stupio preduvjet napuštanja: za putovanja obalne (male i velike) plovidbe, ako je prošla jedna godina dana od dana, kada je brod otplovio ili od dana, za koji se je doznalo, da je brod još plovio, a kod putovanja duge plovidbe, ako su prošle dvije godine od zadnjih primljenih vijesti. Ovi rokovi mogu biti u osiguravajućem ugovoru skraćeni. Istekom toga vremena, može se napustiti osigurana stvar osiguravatelju bez drugih dokaza o gubitku stvari, i to u rokovima gori označenim.

## 8. Kvar ili avarije.

Avarija ili pomorski kvar je izvanredni nepredvidjeni trošak za brod ili za ukrcanu robu, ili za oboje zajedno, kao što i nepredvidjena šteta, koja nastaje brodu ili robi ili obojem zajedno za vrijeme nakon ukrcanja i polaska do dolaska i iskrcanja. Avarija može biti ili opća ili posebna.

Opća je avarija, kad je prouzročena odredbom kapetana za spas broda i robe, a posebna je ako je prouzročena od slučaja, veće sile ili od mane u robi.

Opća je avarija po našim propisima na pr.:

1. ono što se daje za otkup broda i tereta;
2. stvari bačene u more za odterećenje broda i šteta koja je uslijed toga nastala robi, koja je ostala na brodu;
3. konopi i jarboli slomljeni ili odsječeni i sidra ili drugi pribor napušten za spas broda i robe;
4. hrana i njega momčadi ranjene u obrani broda, plata i hrana za vrijeme zaustave broda po kojoj državi ili za vrijeme popravaka šteta učinjenih po nalogu kapetana za spas broda i tereta;

5. trošak i šteta nastala uslijed hotomičnog nasukanja, da se izbjegne većem gubitku ili progonu;

6. trošak iskrcavanja za olakoćenje broda i trošak za ulaz u koju rijeku ili zaklonište radi nevremena, ili progona sa strane neprijatelja.

Posebne su avarije n. pr.:

1. šteta nastala robi iz vlastite mane ili uslijed nevremena, brodoloma ili nehotičnog nasukanja broda, i trošak da se ta roba spasi;

2. gubitak konopa, sidara, jedara i t. d., koji je nastao uslijed nevremena ili druge nezgode na moru kao i trošak koji je nastao radi izvanrednog pristajanja broda u koje zaklonište uslijed tog gubitka ili radi dobave hrane ili za popravak broda, koji je počeo puštati vodu.

Štete koje nastaju uslijed avarija, nadoknadjuju se u prvom redu prema ugovoru ili dogovoru izmedju stranaka, a u pomanjkanju toga, po ovim načelima:

Kod općih avarija, odgovara brod, teret i vozarina i to: brod sa polovicom svoje vrijednosti, koju ima iza nezgode, teret sa cijelom čistom vrijednosti kod iskrcanja, a vozarina sa polovicom svojeg iznosa. Ove svote odgovaraju jednakim postotkom.

Posebne avarije idu na teret vlasnika stvari avarirane ili vlasnika stvari, koja je prouzrokovala posebnu avariju. Ali ako šteta



ne iznosi 1% onih vrijednosti, koje za nju odgovaraju, nema mjesta odšteti iz naslova avarije.

U slučaju sudara brodova, ako se je ovaj dogodio uslijed slučaja ili veće sile, nema mjesta odšteti, ako se je dogodio krivnjom jednog broda, on odgovara za prouzročenu štetu, a ako se ne može ustanoviti, koji je brod kriv sudaru, svaki od njih snosi svoju štetu. Odšteta se dosudjuje po propisima građanskog zakonika.

### 9. Zastara.

Rokovi su zastare za tužbe:

1. iz pomorskog zajma ili pomorskog osiguranja: pet godina iza dospelosti tražbine;

2. napuštanje broda osiguravatelju: 6 mjeseci, 1 godina dot. 2 god. prama udaljenosti mjesta nesreće;

3. za sve druge tužbe iz pomorskog saobraćaja: 1 godina.

Nepripustiva su traženja:

1. proti kapetanu ili osiguravatelju, za štete na robi ako je ova primljena bez prigovora;

2. proti brodaru, za avarije ako je kapetan izručio robu i dobio bez prigovora vozarinu.

### 10. Konflikt — pomorskih zakona.

Buduć se pomorska trgovina razvija po svim morima, bez obzira na državne granice, pače jedan te isti posao često se sklopi u luci jedne države, a izvrši u luci druge države, to može lahko nastati pitanje, koji zakoni vrijede kod prosudjivanja pojedinog pravnog posla.

U tom pogledu, u pomanjkanju posebnog dogovora, vrijede ova pravila:

1. Vanjska forma pravnog posla, prosudjuje se po zakonima mjesta gdje je pravni posao sklopljen;

2. Za stvarna prava na brod (pravo vlasništva i pravo zaloge), vrijede — analogno nekretninama — zakoni onoga mjesta gdje se vodi upisnik dotičnog broda; dakle gdje je brod upisan, a to je zemlja narodnosti (zastave) broda;

3. Odgovornost brodovlasnika, prosudjuje se po zakonima mjesta, gdje je sjedište uprave broda. (Engleska ne priznaje ovo načelo, već prosudjuje odgovornost brodovlasnika uvijek po svojim zakonima);

4. Kod vozaarskog ugovora: odnošaji koji izviru iz krcanja robe, prosudjuju se po zakonima mjesta, gdje je krcanje obavljeno, a predaja robe i isplata vozarine, po zakonima mjesta, gdje se je roba iskrcala.

5. Kod sukoba na moru, ako se je sukob dogodio u teritorijalnim vodama, vrijede propisi dotične zemlje, a ako se je dogodio na dubokom moru, odlučuju propisi mjesta onog suda kod kojega se traži odšteta.

6. Za pomorsko osiguranje vrijede zakoni mjesta, gdje je osiguranje sklopljeno.

7. Kod kvara (avarije), ako je teret (ili dio tereta) stigao u luku odredišta (makar i drugim brodom ako se je prvi n. pr. nasukao), odlučuju zakoni te luke, inače odlučuju zakoni luke krcanja.

# Nacionalno pomorsko javno pravo.

## 1. Organizacija pomorske Uprave.

Prma Uredbi od 6. septembra 1919. god. (»Službene Novine« broj 95. od 18. IX. 1919.), vrhovnu upravu u političko-administrativnim pomorskim poslovima vrši: Ministarstvo Saobraćaja. Središnja upravna vlast za sve poslove pomorstva, jeste: Pomorska oblast, kao odeljenje Ministarstva Saobraćaja sa sjedištem na moru (sada u Bakru), a njezini su izvršni organi lučki uredi (koji se zovu: lučka poglavarstva, odaslanstva, otpравниštva i izloženstva) te lazareti.

Prma tome Ministar Saobraćaja daje direktivu i vodi nadzor u svim poslovima, što Pomorska oblast ili izravno ili preko svojih izvršnih organa izvodi.

Ministar Saobraćaja je zadnja instancija i to: druga — ako je Pomorska oblast izdala prvu odluku, a treća — ako je lučko poglavarstvo izdalo prvu, a Pomorska oblast drugu odluku.

Pomorska oblast obuhvata teritorijalno sve naše obale, bez obzira na granice političke podjele zemlje.

Do ujedinjenja, postojala je Pomorska Vlada u Trstu, ustanovljena na 30. I. 1850. za svu tadašnju obalu Austrijske carevine, a kasnije, od uvođenja dualizma, postojala je i Pomorska oblast na Rijeci od 1. XI. 1870. Osim toga, za crnogorsku obalu, postojao je lučki kapetanat u Baru.

U inozemstvu vrše poslove pomorske uprave, za naše brodove, naši konzulati.

## 2. Brod i plovdba.

Svaki je trgovački brod dužan vijati trgovačku zastavu i to ili na jednom koplju na krmi ili na jarbolu od krme. Na mjestu određenom za trgovačku zastavu ne smije se nikada vijati druga zastava ili koji drugi znak.<sup>1</sup>

Naša trgovačka zastava (za pomorsku i rečnu plovidbu) jest plavo-bijelo-ervene boje, u vodoravnom smjeru prama uspravnom koplju, a u razmjeru visine prama dužini kao 1 : 1½. Brod vije zastavu kad ulazi u luku, pa sve dok nije obavljen uredovni lučki i pomorsko-zdravstveni postupak, te pripušten na njemu promet, i kad izlazi iz luke; kad sretne ratni brod; kad putuje mimo tvrđave i kad želi razgovarati s kojim drugim brodom na putovanju.

Svaki je brod dužan imati svoje ime, koje se može mijenjati samo kad se prijavi nadležnoj pomorskoj vlasti. Ime i luka pripadnosti, moraju biti jasno označeni na vanjskoj strani svakog broda.<sup>2</sup>

Pomorska se plovidba dijeli u tri kategorije:<sup>3</sup>

a) mala obalna plovidba t. j. plovidba po Jadranskom moru i to na zapadu do rta Santa Maria di Leuca, a na istoku do rta Cla-

<sup>1</sup> V. Okružnieu Pomorske oblasti od 5. IX. 1919. broj 800—1919.

<sup>2</sup> V. Naredbu Pomorske oblasti od 1. V. 1920. broj 3318—1920.

<sup>3</sup> V. Naredbu Pomorske oblasti od 20. X. 1919. Broj 1300—1919.



renza uključivši Lepantski zaliv i Jonske otoke zajedno s lukom i kanalom Zante, napokon i rijeke koje se u te vode izljevaju:

b) velika obalna plovitba t. j. plovitba po Jadranskom i Sredozemnom moru, uključivši Gibraltarski tjesnac koji se ne smije preći; po Crnom i Azovskom moru; Sueški kanal, Crveno more te dio obale do luke Aden i konačno rijeke koje se u ta mora izljevaju;

c) duga plovitba, koja obuhvata sva mora i sve vode koje su s morske strane pristupačne.

Svaki brod je odredjen po pomorskim vlastima kategorija njegove plovitbe. Ako koji brod hoće da prekorači granicu svoje kategorije, mora dobiti za to posebnu dozvolu od nadležne vlasti. Tu dozvolu ne može dobiti brod male obalne plovitbe. Promet između raznih luka naše obale (kabotaža) dozvoljen je samo domaćim parobrodima.<sup>1</sup>

Za svaku se kategoriju vodi poseban upisnik i to za malu obalnu plovitbu kod lučkog poglavarstva, a za sve druge kod Pomorske oblasti.

Plovidbene su isprave: upisni list, koji izdaje ona vlast kod koje je brod upisan, i kojim se dokazuje narodnost broda i kategorija dotično granice plovitbe, te popis momčadi, u koji su uvrštena imena svih osoba zaposlenih na brodu.

Brodске su isprave: zdravstveni list, kojim se dokazuje zdravstveno stanje luke polaska; brodski dnevnik za brodove velike obalne i duge plovitbe, u koji se unose sve meteorološke pojave i svi podaci i događaji koji se odnose na plovitbu, službu broda, teret i na momčad kao i sve što može biti od važnosti za državne vlasti, mornaricu, brodovlasnika, krcatelja, osiguratelje i prava trećih osoba;<sup>2</sup> strojarev dnevnik, u kojem brodski strojari bilježe sve što je važno za putovanje sa gledišta strojareva kao n. pr. popravci u stroju, potrošak ugljena, brzina vožnje i t. d.; svjedodžba o gradnji, mjerenju tovarnosti i o klasifikaciji; popis tereta; i registar plata.

### 3. Zapovjednik broda (kapetan).

Tko može zapovijedati kojim brodom, odlučuje se prema kategoriji broda i prema svjedodžbama odnosnog lica. Ako je netko udovoljio svim zakonskim propisima<sup>3</sup> i položio propisanu prisegu (da će se pokoravati propisima, da će na jugoslavenskom brodu ploviti samo pod jugoslavenskom trgovačkom zastavom, da neće dovoliti da brod služi neprijatelju, da neće ploviti bez redovitih brodskih isprava i da će u tuđini braniti čast i ugled svoje države), izdaje mu pomorska oblast odnosnu povlasticu, koja ga ovlaštuje da primi zapovjedništvo broda odnosno kategorije.

Zapovjednik izabere časništvo i momčad držeći se pri tom postojećih propisa glede nužnog broja i kvalitete. Ako je u mje-

<sup>1</sup> Prema carskoj odredbi od 20. XII. 1838. (u kreposti od 1. II. 1839.) inostranim je parobrodima kabotaža izričito zabranjena, ako nemaju za to osobite dozvole.

<sup>2</sup> Vidi: Naredbu Pomorske oblasti od 15. XI. 1919. broj 17.000—1919.

<sup>3</sup> Vidi: Naredbu Pomorske oblasti od 15. IX. 1919. broj 900—1919.



stu prisutan brodovlasnik ili koji njegov punomoćnik, dužan je kapetan postupati pri tom sporazumno s njime.

Kapetan je dužan, prije nego li otplovi, pregledati brod i uvjeriti se, da ne pušta vodu, da stoji u ravnoteži, da je kadar održati se na putovanju koje ima da napravi, da je opskrbljen potrebnim sidrima, konopima i drugim propisanim i potrebitim potrepštinama za odnosno putovanje. On upravlja i nadzire putovanje te određuje momčad za stražu. Kapetan mora lično upravljati brodom kod ulaska i odlaska iz koje luke ili rijeke, a kad to ne bi mogao, mora zabilježiti u brodski dnevnik, da se je dao zamijeniti.

U slučaju pogibelji, kapetan ne smije ostaviti brod; on se najzadnji spašava. Ako opazi da je koji brod u pogibelji, on mu mora, bez obzira na narodnost, priteći u pomoć i nastojati da spasi brod i ljude na njemu, osim u slučaju, da je to spojeno sa ozbiljnom pogibelji za njegov brod i momčad.

Ako se na putovanju rodi dijete, ima kapetan kroz 24 sata iza poroda, uzevši dva svjedoka, sastaviti o tom zapisnik ustanovivši spol novorodjenčeta, dan i sat rođenja, te identitet i pripadnost matere kao i položaj gdje se je brod nalazio u času poroda. Ovi svjedoci ne smiju biti u rodu sa kapetanom. Ako se na brodu dijete krsti, onda se i to zabilježi u zapisnik uz naznaku imena, koje je dijete na krstu dobilo i svjedoka koji su krštenju prisustvovali.

U slučaju smrti na brodu za vrijeme putovanja, sastavi se o tom zapisnik uz oznake o identitetu pokojnika.

Ovi se zapisnici sastavljaju u dva primjerka, koje kapetan preda u inozemstvu našem konzulatu, a u tuzemstvu lučkom uredu, a ovi otpreme jedan primjerak nadležnoj upravnoj vlasti na daljnje uredovanje.

Sadržaj ovih zapisnika unosi se doslovno i u brodski dnevnik.

Ako za vrijeme putovanja netko izrazi želju, da učini oporuku, onda će tu oporuku napisati ili kapetan sam ili njegov zamjenik u zapovjedi broda. Ovakove su oporuke povlaštene u smislu §§ 597.—599. općeg građanskog zakonika.<sup>1</sup>

Oporuku kapetan zapečati i preda bud našem konzulatu bud, u domovini, lučkom uredu koji ju pošalje nadležnom sudu, a sam čin — bez sadržaja oporuke — zabilježi u brodski dnevnik uz naznaku oporučitelja, oporučnih svjedoka i dana sastava oporuke.

Kapetan je dužan sazvati brodsko vijeće (časništvo broda) da čuje njihovo mnijenje (savjetujuće ali ne odlučujuće) u slijedećim slučajevima:

1. U pogibelji i nezgodi;
2. U vršenju discipline na brodu;
3. Kod ustanovljivanja kažnjivih čina;

<sup>1</sup> § 597. o. g. z. glasi: U razredbama posljednje volje koje se prave na brodarenju... dobri su svjedoci i članovi kakvoga duhovnoga reda (fratri, kaludjeri), žene i mladići, koji su četrnaestu godinu navršili.

§ 598. o. g. z. glasi: Za ove povlaštene razredbe posljednje volje istu se samo dva svjedoka, od kojih jedan može pisati oporuku. Ako je pogibelj od kakove primljive nemoći (zaraze) nije potrebno, da su oba svjedoka zajedno prisutna (prisutna).

§ 599. o. g. glasi: Poslije šest mjeseci, od kako je svršeno brodarenje..., gube svoju snagu povlaštena očitovanja posljednje volje.

4. Kad preuzima obveze na teret broda;

5. U slučaju da se pojavi na brodu koja epidemija.

Kapetan je dužan uzeti na brod i odvesti u domovinu, na zahtjev naših konzularnih vlasti, one naše sunarodnjake, koji su posve nemoćni, umobolni ili koji se prisilno vraćaju kući.

#### 4. O klasifikaciji brodova.

Svaki brod velike obalne i duge plovitbe mora biti klasifikovan t. j. posjedovati svjedodžbu o svojoj unutarnjoj vrijednosti i to prama starosti broda; vrsti, načinu i materijalu gradnje; prama tome kako je brod uzdržavan i t. d. Prama tim pretpostavkama, uvrštuju se brodovi u pojedine klase (razrede) po kojima se označuje tip i dobrota broda.

Drveni se brodovi dijele u 4 razreda, a željezni u 3. razreda.

Pravila za ovo razredjivanje ustanovljena su po društvu »Veritas« koje je bilo povlašteno na isključivo izdavanje »svjedodžaba o klasifikaciji« na našim obalama.<sup>1</sup>

Danas ovo pitanje nije kod nas još posve uredjeno.

Ove su svjedodžbe važne za ugovore o osiguranju, o hipoteci, o brodskom zajmu, za vozarske ugovore itd.

#### DODATAK.

##### 1. Zakon o upisu pomorsko-trgovačkih brodova i ladja.

od 30. marta 1922.

(»Službene Novine« od 9. XI. 1922., broj 251.)

##### Narodnost pom.-trgovačkih brodova.

###### § 1.

Jugoslovenskim se pom.-trgovačkim brodom, koji ima pravo i dužnost da vije zakonom propisanu zastavu za pom.-trg. poslove smatra onaj, koji je prema odredbama ovoga zakona uvršten u iskaz brodova, ili koji ima medjutomni putni list.

###### § 2.

Brod se uvrštava u iskaz brodova tek onda, ako su mu barem dve trećine vlasništvo Jugoslovena. Takim se osobama imaju smatrati i deonička društva u koliko su osnovana i imaju svoje sedište u granicama kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca.

###### § 3.

Svakome jugoslovenskom pomorsko-trgovačkom brodu mora da zapoveda jedan Jugosloven; časnici i dvije trećine momčadi treba da su državljani Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca.

<sup>1</sup> Francusko osiguravajuće društvo Veritas, stoji u tijesnoj vezi sa engleskim Lloyd's Register, tako da su te svjedočbe bile priznate po cijelom svijetu. U našoj novoj državi još nije osnovan nijedan ured tih društava i ako je redovito u svim pomorskim državama po jedna agencija Lloyd's Registra.



## **Luka pripadnosti.**

### **§ 4.**

Svaki jugoslovenski brod mora da ima svoju luku pripadnosti u području Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca.

Lukom se pripadnosti smatra ona, iz koje dotični brod vrši pomorsku plovidbu.

## **Kategorija pomorske plovidbe.**

### **§ 5.**

U pomorsko se trgovačkoj plovidbi razlikuju, prema granicama u kojima se ona vrši, ove kategorije:

- a) mala obalna plovidba,
- b) velika obalna plovidba,
- c) duga plovidba.

### **a) Mala obalna plovidba.**

#### **§ 6.**

Mala obalna plovidba obuhvata Jadransko more i to prema zapadu do rta Santa Maria di Leuca, a prema istoku do rta Clarenza, uključivši Lepantski zaliv i Jonske otoke, zajedno s lukom i kanalom Zante; napokon i reke koje se u te vode izlevaju.

### **b) Velika obalna plovidba.**

#### **§ 7.**

Velika obalna plovidba obuhvata Jadransko i Sredozemno more, uključivši Gibraltarski tesnac, koji se ne sme preći; nadalje Crno more i Azovsko more, Suečki kanal, Crveno more, deo obale do luke Adena, i, konačno, reke, koje se u te vode izlivaju.

### **c) Duga plovidba.**

#### **§ 8.**

Duga plovidba obuhvata sva mora i sve vode, koje su s morske strane pristupačne.

### **§ 9.**

Može se dopustiti da brodovi male i velike obalne plovidbe vrše obalnu plovidbu izvan granica, što su im doznačene u §§ 6. i 7. duž izvesne morske obale i u vodama, koje se ondje izlivaju, a da pri tom ne moraju da menjaju svojstvo brodova male, dotično velike obalne plovidbe.

Točniji će se propisi o tom izdati.

### **§ 10.**

Odredbe se ovoga zakona ne protežu na ladje, koje ne spadaju u kategorije, što su navedene u § 5., kao što su: športski brodovi (jahte), ribarice, težačko-gospodarske ladje, prevoznice i šajke; za ove ladje vrede posebni propisi.

## **Upisivanje brodova.**

### **§ 11.**

Za svaku se kategoriju jugoslovenskih pomorsko-trgovačkih brodova vodi poseban upisnik.



Upisnike brodova duge plovidbe, velike obalne plovidbe i jahta vodi pomorska oblast, a upisnik brodova male obalne plovidbe vodi ono lučko poglavarstvo, u čijem se uredovnom području nalazi luka pripadnosti.

Upisnik je brodova javan, pa se za uredovnih sati svakome dopušta da ga vidi.

### Uvrštenje u upisnik.

#### § 12.

Uvrštenje brodova u upisnik ima da sadrži:

1. Ime i vrst broda, vrst čavala i obloge, te, ako brod nije udešen samo za jedra, druge pokretne sprave prema sistemu i snazi;

2. Prazne mere i tonažu;

3. mesto i doba gradnje;

4. luku pripadnosti;

5. ime, rodno mesto i obitavalište brodovlasnika, ili, ako postoji kakovo parobrodarsko društvo, imena, rodno mesto i obitavalište svih suvlasnika; veličinu udela svakoga od njih i oznaku onoga suvlasnika, koji je zvan da zastupa društvo pred državnom upravom u stvarima, na koje se ovaj zakon odnosi. Ako je vlasnik ili suvlasnik kakovo dioničko društvo, ima se uvrstiti tvrtka i mesto, u kome ona ima svoje sedište;

6. državnu pripadnost brodovlasnika ili suvlasnika;

7. pravni naslov, na kome se osniva stecanje vlasništva broda ili pojedinih udela u njemu;

8. normalni broj momčadi, t. j. minimalni broj momčadi koji, prema izjavi brodovlasnika, koju oblast, što vodi upisnik, nadje bez prigovora, mora imati brod na svojim putovanjima;

9. ime, rodno mesto i obitavalište zapovednika;

10. dan uvrštenja broda;

11. nadnevak i broj upisnog te eventualnoga medjutimnog putnog lista.

Osim toga ima se u upisniku držati jedna otvorena rubrika za slučajne daljnje primjetbe, na pr. o zalozima, ustupanjima i brisanju zaloga broda ili brodarskih udela itd.

Svaki se brod uvrštava u upisnik pod posebnim rednim brojem i uz navod znaka broda, koji mu pripada prema medjunarodnom kodeksu znakova.

#### § 13.

Brodovlasnici treba da traže upis brodova pismeno i da pri tom verodostojno dokažu činjenice što su navedene u § 12., broj 1—7.

### Ime broda.

#### § 14.

Ime, što ga već ima jedan jugoslavenski brod duge ili velike obalne plovidbe, ne smije dobiti kakav drugi brod, koje od ovih kategorija.

Ime, koje je jednom prihvaćeno smije se menjati tek kad se to prijavi onoj oblasti, u čijem je upisniku brod uvršten i kad ona tu promenu odobri.

## **Dokaz vlasništva.**

### **§ 15.**

Vlasništvo se broda, koji je sagrađen u delokrugu ovog zakona, dokazuje svedodžbom o prostornoj sadržini, koja se ima sastaviti prema odredbama ovog zakona (§ 16.), a potvrđuje je lučki ured onoga mesta, u kome je brod sagrađen; u slučaju daljnjih prenosa vlasništva dokazuje se to dotičnim ispravama.

Kod brodova, koji se nisu gradili ili nabavljali u delokrugu ovog zakona dokazuje se vlasništvo svedodžbom o prostornoj sadržini, što je potvrđuje nadležni konzularni ured, dotično kupoprodajnim ugovorom, koji je dolično legaliziran.

## **Svedodžbe o prostornoj sadržini broda.**

### **§ 16.**

Svedodžba o prostornoj sadržini broda ima da sadrži: ime, vrst, doba i mesto gradnje broda; njegovu dužinu, širinu i dubinu; tonažu, navod materijala od koga je brod gradjen, te da li je i čime začavljan i obložen; nadalje ime, rodno mesto i obitavalište vlasnika; ako je vlasništvo podeljeno, delove vlasništva; napokon izjavu, kada je brod bio predan u vlasništvo.

Ako se je brod, pošto je bio uvršten u upisnik u pojedinim svojim delovima tako menjao, da više ne odgovara opisima, što su sadržani u svedodžbi merenja i u upisniku, mora onaj koji je tu promenu izveo, da prema odredbama ovoga paragrafa, podnese novi opis, koji ima potvrditi nadležni lučki ured ili konzularna vlast.

Taj se opis ima predati, ako je promena bila izvedena u delokrugu ovog zakona u jednoj luci dotičnoga područja odmah iza dovršene radnje, inače iza povratka broda. Ako u inozemstvu izdana svedodžba merenja ili opis naknadnih promena ne bi sadržavali svih gornjih podataka, imaju se oni, koji fale, dokazati drugim ispravama, koje se imaju sastaviti u doličnoj formi i koje ima da potvrdi nadležni konzularni ured.

## **Prijava o promenama.**

### **§ 17.**

Nastupi li u činjenicama što su navedene u § 12., br. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, kakova promena pošto je brod bio uvršten u upisnik, mora je brodovlasnik ili predstavnik suvlasnika (§ 12., br. 5) izravno ili, ako se nalazi u inostranstvu, posredovanjem nadležnoga konzularnoga ureda, dotično poslanstva, prijaviti i dokazati oblasti, koja vodi upisnik, u svrhu uvrštenja.

To вреди i onda, ako se dogodi štogod, što zahteva da se brod briše iz upisnika i da mu se upisni list povrati (§ 22.).

Rok za ovu prijavu i dokaz iznosi šest nedelja računajući od dana, kad je za te promene saznao onaj, koji ih mora prijaviti.

No ako se radi o promenama koje diraju u vrst ili tonažu broda, mora se prijaviti i dokaz podneti prije nego što brod otplovi, putem lučkoga ili konzularnoga ureda, u čijem se okružju brod upravo nalazi.



## **Obnova uvrštenja.**

### **§ 18.**

Brod se ima iznova uvrstiti u upisnik ako je promenio ime, ako predje iz jedne kategorije u drugu, a kod male obalne plovidbe ako prelazi u drugo pomorsko okružje.

## **Brisanje.**

### **§ 19.**

Brod se briše iz upisnika ako je trajno povučen iz pomorske trgovine, ako ga je nestalo ili ako više ne odgovara zahtevu § 2.

## **Plovidbene isprave.**

### **§ 20.**

Svaki jugoslovenski brod mora da ima upisni list (dotično međjutomni putni list) i popis momčadi.

## **Upisni list.**

### **§ 21.**

Upisni list ima da izdaje samo oblast, kod koje je brod upisan.

Upisnim listom se dokazuje narodnost brodova i pravo da plovi u granicama dotične kategorije.

Zastava, što je propisana za jugoslavenske pomorsko-trgovačke brodove ne smije da se vije prije, nego što je brodu stigao upisni list — izuzevši slučaj, koji je predviđen u § 25.

### **§ 22.**

Svaku promenu koja se dogodi pošto je brod dobio upisni list i koja se beleži u upisnik, mora uneti u upisni list ona oblast koja vodi upisnik, ili, na njezin poziv, onaj lučki ili konzularni ured, u čijem se okružju brod upravo nalazi.

Lučki i konzularni ured ima da uvrsti promene koje se tiču vrsti i tonaže i bez poziva nadležne vlasti, ali mora o tom bezodlavljačno da obavesti.

Upisnome se listu osim ovih službenih dodataka ne smiju pridavati nikakovi drugi.

### **§ 23.**

Kad se ima da obnovi upis broda (§ 18.), treba da se takodje obnovi i upisni list. Kad se pak brod ima da briše iz upisnika (§ 19.), prestaje i vrednost upisnog lista, pa ga dosadašnji vlasnici imaju da vrate onoj oblasti, koja ga je izdala da se može uništiti.

To se ima da izvrši u roku od 6 nedelja, koji je naveden u § 17., ili se ima da verodostojno dokaže da to nije moguće.

### **§ 24.**

Ako se je upisni list izgubio i ako je to verodostojno dokazano, može dotični brod dobiti novi, koji se mora da izričito označi kao duplikat. Zato se ne mora plaćati upisnina, što je ustanovljena u § 27., osim ako se ima izdati novi upisni list (§§ 18. i 23.).



## **Medjutimni putni list.**

### **§ 25.**

Ako je koji Jugoslaven nabavio u kojoj inostranoj luci jedan inostrani brod u razmeru što je navedne u § 2., izdaće mu dotični konzularni ured, na pismeni podnesak vlasnikov, medjutimni putni list.

Medjutimni se putni list ne smije izdati, ako je brod do onoga časa kad je prešao u vlasništvo Jugoslavena pripadao kojoj državi, koja je do tada bila u ratu.

Taj se list ima izdati za ono vreme, koje je verovatno potrebno da se brodu izda i dostavi upisni list. No ni u kojem slučaju ne sme medjutimni putni list da vredi više od jedne godine.

## **Popis momčadi.**

### **§ 26.**

U popis se momčadi imaju, od slučaja do slučaja, da uvrste imena zapovednika, momčadi i svih lica koja su na brodu zaposlena.

## **Upisnina.**

### **§ 27.**

Za svaki brod koji je namenjen pomorskoj plovidbi ima se u času kad mu se izdaje izvorni upisni list kao i svaki put kad mu se na temelju novoga upisa izdaje novi upisni list platiti upisnina, koja za brodove duge plovidbe iznosi pedeset para din., za brodove velike obalne plovidbe dvadesetpet, a za brodove male obalne plovidbe deset para din. po toni.

Brodovi male obalne plovidbe koji ne nadmašuju 25 tona oprastaju se od plaćanja te pristojbe.

Ako se izvedu kake radnje, koje povećavaju tonažu, ali ne traže da se obnovi upisni list, već bi se imale tek zabeležiti u upisnom listu, koji je već izdan, ne plaća se upisnina osim toliko koliko je potrebno da ukupna upisnina što je brod ima da plati odgovara povećanoj tonaži.

Upisnina se mora platiti prije nego što se izda upisni list, dotičnoj lučkoj oblasti, koja će je predati u fond lučke uprave.

Brisanje broda iz upisnika ne daje prava na povratak upisnine.

### **§ 28.**

Vlasnici su broda solidarno odgovorni za pravodobnu uplatu upisnine.

## **Kazne.**

### **§ 29.**

Prekršaji odredaba ovog zakona kažnjavaju se, ukoliko ne bi sačinjavali dela, što se kažnjava na temelju općih kaznenih zakona, ovim disciplinarnim kaznama.

### **§ 30.**

Ako brod, koji nema pravo da vije zastavu što je propisana za jugoslovenske trgovačko pomorske brodove, plovi pod tom zastavom, ili, ako brod, koji je na to ovlašten, plovi pod kojom inostranom zastavom, biće njegov zapovednik kažnjen globom u iz-

nosu do 2000 din., ili, prema prilikama, zatvorom do šest meseci. Moći će se takodje dekretirati i zaplena broda.

#### § 31.

Ako brod, koji u smislu § 21. ne smije još da vije zastavu što je propisana za jugoslov. trgov. pomorske brodove, plovi pod tom zastavom s razloga što mu još nije stigao upisni list ili međju-  
timni putni list, kazniće se zapovjednik globom u iznosu do 1000  
din. ili zatvorom do tri meseca.

#### § 32.

Kazne što ih predvidja § 31. stići će i onoga, koji u propisano  
vreme ne izvrši dužnosti što ga vežu §§ 17. i 23. u koliko ne bi do-  
kazao da bez svoje krivnje nije mogao da toj dužnosti udovolji.

Onome pak, koji gornjoj dužnosti ne zadovolji u daljnjih šest  
nedelja, računajući od dana kad je presuda postala pravomoćna,  
kazna će se podvostručiti.

#### § 33.

Neopravdano će se prekoračenje granice male obalne plovidbe  
kazniti globom do 200 din.; prekoračenje granica velike obalne  
plovidbe, kao što i neopravdano ekvipiranje broda posadom koja  
je manja od normalne (§ 12. br. 8) kazniće se globom do 1000 din.  
Prekršaji odredaba §§ 3., 20. i 26. kazniće se globom do 2000 din.

#### § 34.

Počini li zapovednik broda kakav prekršaj protiv odredaba  
ovoga zakona, biće, ako je recidivan, a u slučajevima što ih pred-  
vidjaju §§ 30. i 31. već i prvi put, kažnjen tako, da će mu se pri-  
vremeno oduzeti lična ovlast zapovedanja brodova, najviše na  
3 godine.

#### § 35.

Udarena se globa ima, u slučaju da je neuteriva, pretvoriti u  
kaznu zatvora i to jedan dan za svakih 10 dinara.

### Postupak.

#### § 36.

Za sve gore navedene prekršaje sačinjava lučki ured, u čijem  
je okružju luka pripadnosti broda ili u čijem se okružju nalazi  
inostrani brod, prvu, pomorska oblast drugu, a ministarstvo sa-  
obraćaja treću molbu.

Utok protiv presude mora se podneti u roku od 14 dana.

Ako druga molba potvrdi presudu prve molbe, pa makar i  
ublažila udarenu kaznu, ne može se uložiti utok na treću molbu.

Presude koje su bile izrečene na temelju ovog zakona i koje  
su postale pravomoćne, izvršuju se administrativnim putem.

Uterane globe idu u korist pomorske zaklade.

### Zaključne odredbe.

#### § 37.

Odredbe o provedbi ovoga zakona izdaće Ministarstvo Sao-  
braćaja.



Isprave, koje su bile izdane na temelju dosadašnjih propisa, vrede i nadalje za rok što je određen u njima.

No odredbe ovog zakona, koje se ne odnose isključivo na upisni list, vrede i za one brodove, koji još imaju te isprave.

#### § 38.

Ovaj zakon stupa na snagu kad ga Kralj potpiše, a obavezu snagu dobija kada se obnaroduje u »Službenim Novinama« i zamjenjuje Naredbu Pomorske oblasti u Bakru od 20. oktobra 1919. god., br. 1300—19. »O upisu trgovačkih brodova i ladja« spiska Uredaba Ministarstva Saobraćaja br. 7. »Službene Novine« broj 195., 1921. god.

Preporučujemo našem Ministarstvu Saobraćaja da ovaj zakon obnaroduje, a svima našim ministrima, da se o njegovom izvršenju staraju, vlastima pak naredjujemo, da po njemu postupaju, a svima i svakome da mu se pokoravaju.

### II.

#### ZAKON

od 30. marta 1922.

#### O POMORSKOM RIBOLOVU.

(»Službene Novine« od 31. X. 1922., broj 243.)

#### I. OPŠTE ODREDBE.

##### Granica pomorskog ribolova.

#### § 1.

Za svrhe ovog zakona ima se smatrati granicom mora i pomorskog ribolova prama unutrašnjim vodama i njihovim ribolovu ona crta, na kojoj voda prestaje biti postojano slana.

Tu će granicu, kad ustreba, na mestu ustanoviti kotarska oblast u dogovoru sa poglavarstvom luke.

**Pripuštanje ribara, koji ne pripadaju opštini, k ribolovu u prvoj morskoj milji od kraja.**

#### § 2.

Opštinama nije dopušteno dati u zakup ribolov, koji je pridržan isključivo primorskim stanovnicima za jednu morsku milju od kraja.

Ali Pomorska Oblast, saslušavši zanimana opštinska zastupstva, dopustiti će da nadležna poglavarstva luke pripuste k ribolovu i druge ribare, koji opštini ne pripadaju, ako utvrdi da postoji koja od sledećih pretpostavaka, to jest:

a) ako u opštini nema ribara ili ako njihov broj ne odgovara važnosti ribolova i duljini kraja, što pripada opštinskom području;

b) ako se ribari što pripadaju opštini ne bave onim osobitim načinima ribolova, koji su potrebiti, da se iskoristi morska prostorija, koja graniči s opštinskim područjem;

c) ako to iziskuje opskrba trgova.

Pomorska će Oblast za to pripuštanje ustanoviti na korist primorske opštine odredbinu srazmernu s vrednošću dozvole.



Potvrde o pripuštenu moći će se izdati toliko za pojedine ribare, koliko za više njih, ako su udruženi.

### **Osobiti nameštaji u prvoj morskoj milji od kraja.**

#### **§ 3.**

Ribolov u prvoj morskoj milji, pridržan na uhar primorskih stanovnika, ne isključuje da jedni od tih stanovnika ili druga lica na temelju oblasne dozvole uzmognu načiniti osobite nameštaje za uzgoj riba, mekušaca, korepnjaka ili spužava u prvoj milji.

Pomorskoj Oblasti pripada izdavanje takovih dozvola.

Odredbe, do potrebe nužne u ribolovu, na zaštitu tih nameštaja ima ustanoviti od slučaja do slučaja Pomorska Oblast na tražbu poduzetnika i proglasiti ih u odnosnoj primorskoj opštini.

Opština mora biti zapitana toliko o prošnji, da se ti namještaji načine, koliko o odredbama, koje bi se na zaštitu imale izdati.

## **II. ODREDBE GLEDE MRESTA, RIBLJE MLADI I POJEDINIH VRSTI RIBE.**

### **Mrest (mleko, mleč) i riblja mlad (ribići).**

#### **§ 4.**

Zabranjeno je loviti i prodavati mrest i riblju mlad.

Pod imenom riblje mladi razumevaju se oni ribići, koji u svom razvoju ne prelaze meru, u kojoj se obično rabe kao seme za ribnjake i koji se love osobitim za to određenim alatom.

#### **§ 5.**

Poglavarstvo luke dozvoliti će iznimke od zabrane izrečene u § 4., ako je mrest i riblja mlad određena za znanstvene svrhe, za odgoj u ribnjacima, za odgoj kamenica, za drugi kakav veštački odgoj ili za meku u ribolovu. Ali kad se takova dozvola ima izdati, odnosno u delo privesti, propisi sledećih §§ 6. i 7. imaju se poštovati.

#### **§ 6.**

Poglavarstvo luke ustanoviti će svake godine u koji se dan meseca marta može započeti loviti mrest i riblja mlad.

Ali taj lov ne smije započeti pre 15 aprila:

- a) u jarugama, koje spajaju bare s morem;
- b) na manje od 400 metara unutrašnjih i vanjskih otvora rečenih jaruga i od utoka slatkih voda u more ili u bare.

Ne smije se loviti riblja mlad na manje od 40 metara daleko od ždrela (ustava, proseka) na ribnjacima slane vode, koja su određena za izlaz ribe. Ako se koji drukčiji običaj osniva na posebnom stečenom pravilno dokazanom pravu, ovo se ima poštovati.

Nikako se pak takav lov ne smije noću loviti.

### **Podlanice za seme.**

#### **§ 7.**

Napose je zabranjeno loviti i prodavati male podlanice (*Chrysophrys aurata*) za seme od 1. septembra do 15. aprila dojučee godine.

## § 8.

Kad bi se dokazalo, da je išla na manje odrasla riba usled lovljenja mrešta ili riblje mladi, Pomorska Oblast može za određeno vreme i za stanovita mesta obustaviti izdavanje osobitih dozvola naznačenih u § 5.

## Privatni ribnjaci.

### § 9.

Odredbe §§ 4.—8. mogu se primeniti i na ribolov u onim privatnim ribnjacima, koji se spajaju s javnim vodama, ako nema privatnih prava spomenutih u § 6.

## Glavoči.

### § 10.

Zabranjeno je loviti glavoče (*Gobius ophiocephalus*) rukama, ostima i vršama od 15. marta do konca juna.

## Hlapovi (rarozi) i jastozi.

### § 11.

Lov hlapova (*Palinurus vulgaris*) i jastoga (*Homarus marinus*) zabranjen je od 15. augusta do konca novembra.

Ni u kakvo doba neće se smeti prodavati hlapovi ili jastozi, koji nisu barem dvadeset centimetara dugi od vrh oka do stražnjega kraja tela.

## Kamenice i dagnje (*Mytilus edulis*).

### § 12.

Zabranjeno je vaditi kamenice od 1. aprila do konca augusta, a dagnje od 1. marta do konca aprila.

Ni u jedno doba godine ne smeđu se prodavati kamenice kraće od pet centimetara ni dagnje manje od tri centimetra.

Ove zabrane ne primenjuju se na kamenice i na dagnje, koje potiču iz uzgojnih ribnjaka ili drugih namještaja za uzgoj kamenica ili daganja, ili koje su za takova mesta određene.

### § 13.

Zabrane prodaje sadržane u §§ 4., 7., 11. i 12. protežu se na čitavo područje ove Pomorske Oblasti.

## III. ODREDBE GLEDE POJEDINIH MESTA I OSOBITIH NAČINA RIBOLOVA.

### Telegrafski kabel.

#### § 14.

Zabranjeno je loviti ribu mrežama ili spravama što se vuku po dnu mora, a tako isto i spuštati sidro na objavljenim mestima, gde se nalazi telegrafski kabel.

## **Lov ribe na ulazu u luke i u luci samoj.**

### **§ 15.**

Poglavarstvo luke može zabraniti lov ribe na ulazu u luke i u luci samoj, ako po sebi i dozvoljen, ali preči plovidbu ili joj znatno smeta.

## **Zabrana potpuna zatvora kanala i zatona morskih.**

### **§ 16.**

Zabranjeno je namestiti popreko u morskim kanalima i zatona ribarske sprave, stalne ili pomične, tako da posve zapreče prolaz ribe.

## **Zabrana ribolova okolo ušća jezera, blata, bara i zatona.**

### **§ 17.**

U daljini od 200 metara od ušća jezera, blata, bara i zatona, u kojima se po posebnom pravu ili po osobitoj dozvoli nadležne oblasti riba goji, zabranjeno je loviti u svako doba i svakom vrsti mreže ili sprave.

Ta zabrana se ne tiče ribolova jednom ili dvema udicama.

## **Dinamit, praskave tvari itd.**

### **§ 18.**

Dinamit, ina praskava sredstva i sredstva, od kojih se ribe onesveste ili zanru, ne smedu se upotrebljavati u ribolovu.

Takodjer je zabranjeno skupljati živinu tako ubijenu.

## **Ograde, kogoli, male mreže potegače i sl.**

### **§ 19.**

Poglavarstvo luke saslušavši zanimana opštinska zastupstva, može zabraniti ribolov ogradana za vreme, koje iz obzira na osobite mestne prilike i običaje smatra najzgodnijim za zaštitu množenja ribe.

### **§ 20.**

Od 1. januara do konca jula zabranjeno je loviti ribu kogolima i malim mrežama potegačama za gavune, kao i onima za glavoče.

## **IV. ODREDBE GLEDE RIBOLOVA POVLAČNIM MREŽAMA I INIM POVLAČNIM SPRAVAMA.**

### **Parobrodima.**

#### **§ 21.**

Ribolov povlačnim mrežama ili inim povlačnim spravama, koje vuku parobrodi, zabranjen je u svako doba na manje od pet morskih milja od kraja.

### **Dvema ladjama na jedra.**

#### **§ 22.**

Ribolov povlačnim mrežama, koje vuku po dve ladje na jedra, zabranjen je u svako doba, gde je dubina morska manja od 8 metara.



U prvoj milji od kraja taj je ribolov zabranjen bez obzira na morskú dubinu od 1. maja do konca novembra, a za vreme od 1. decembra do konca aprila dođduće godine po opštem pravilu prve tačke sledećega § 23. u toliko isključen, u koliko ne nastupi razlog dozvoli po drugoj ili trećoj tački § 24.

U ostalom postoje za ovu vrst ribolova naročite odredbe §§ 25.—27. i na nju se može primeniti propis sadržan u § 28. glede produženja lovnog doba od slučaja do slučaja.

Izvan prve milje od kraja zabranjen je ovaj ribolov u vodama Rečkog zaliva od 15. aprila do 15. septembra. Ova zabrana se proteže i na ribolov mrežama, koje vuku parobrodi.

### **Ladjama na jedra, na vesla ili s kraja.**

#### **§ 23.**

Ribolov povlačnim mrežama i inim povlačnim spravama, koje vuku jedna ili dve ladje na jedra, zabranjen je od 1. decembra do konca aprila dođduće godine u prvoj milji od svake tačke kraja.

Izvan te granice rečeni je ribolov zabranjen za isto doba, odnosno u svako doba u slučaju § 22. na mestima, gde more ima manje od 8 metara dubine.

Izuzete su od ovih zabrana male ladje na vesla, koje love pojedince. Prepušta se poglavarstvu luke zabraniti ribolov povlačnim mrežama, koje se potežu rukama s kraja ili vuku malim ladjama na vesla, koje love pojedince, na mestima i u doba, gde i kad je očito da je taj ribolov škodan po množenje vrsti ribe gospodarstvene važnosti.

### **Iznimke od zabrane prve tačke § 23.**

#### **§ 24.**

S obzirom na dubinu mora i na okolnost, da se neke vrsti ribe ne mogu izdašno loviti inače nego povlačnom mrežom što vuku dve ladje na jedra, zabrana prve tačke § 23. nema kreposti za istočni kraj Istre od Voloskog do rta Ubasa, za istočni otoka Cresa od rta Jablanca do rta Kolovrata i za zapadni kraj otoka Krka od rta Negrita do ostrva Sv. Marka.

Ostaje u vlasti Pomorske Oblasti, da pripuste, ako joj se zgodno učini, i za druga pojedina mesta iznimke od zabrane prve tačke § 23., a odnosna naredba ima biti objavljena.

### **Vode, u kojima je zabranjeno po svu godinu loviti ribu povlačnim mrežama.**

#### **§ 25.**

Zabranjen je po svu godinu ribolov povlačnim mrežama što vuku ladje na jedra:

- a) u Kaštelanskom kanalu;
- b) na zaštitu Miladura za dve pomorske milje od kraja od Bačvica do na visinu Postrane;
- c) za dve morske milje od kraja otoka Visa i Biševa;
- d) u Bakarskom zalivu;
- e) od istočnog rta školja Sv. Marka na ulazu u Senjski kanal do Rta (Rtak, na karti Ertak).

**Vode gde je zabranjeno loviti ribu povlačnim mrežama kroz neko doba godine.**

**§ 26.**

Ribolov povlačnim mrežama što vuku ladje na jedra, zabranjen je od 15. marta do konca septembra:

a) uzduž kraja dalmatinskog kopna od Murterskoga kanala do Sekire za dve morske milje od kraja;

b) u vodama izmedju upravnih crta od Omiša na kopnu do Pučišća na otoku Braču, od Živogošća na kopnu do rta Sućurja na otoku Hvaru i od glave Kabal na Hvaru do Dračevica na Braču;

c) u vodama izmedju upravnih crta od rta Sućurja na Hvaru do Trpnja na poluotoku Pelešcu i od rta Košje na Hvaru do glave Guminje na Pelešcu;

d) od visine glave Kabal uzduž hvarskoga kraja, obišavši glavu sv. Pelegrina i Spalmadure do Pokonjega dola za dve morske milje od obale otoka Hvara i Spalmadura.

**§ 27.**

Od Sekire na kraju dalmatinskoga kopna uzduž severnoga kraja otoka Šuleta i Brača do Pučišća; od Sekire uzduž južnoga kraja otoka Drvenika Šuleta i Brača do visine glave Kabal; u Korčulanskom kanalu do glave Guminje, u Neretvanskom kanalu; uzduž poluotoka Pelešća i u kanalu medju otocima Šipan, Lopud i Koločep s jedne strane i kopna s druge, ribolov povlačnim mrežama što vuku ladje na jedra zabranjen od 15. aprila do konca septembra izvan jedne morske milje do kraja.

**Iznimka za uskrсне praznike.**

**§ 28.**

U slučajevima, kad bi po ovim odredbama ribolov imao prestatu u martu ili aprilu, poglavarstvo luke saslušavši opštine, može dopustiti, da se riba lovi do uskrsnih praznika.

**Zaštita mreža stajačica.**

**§ 29.**

Da se odbije šteta ribolovu mreža stajačica, navlastito lovu srdela, zabranjeno je loviti povlačnim mrežama što vuku ladje na jedra u daljini manjoj od 30 metara od znaka svake loveće mreže stajačice i manjoj od 60 metara od posebnih znakova mreža stajačica za srdele.

Ali mreže stajačice ne smedu biti nameštene tako da spreče prolazak u konalima i zatonima morskim niti da onemoguće vršenje drugoga ribolova van jedne pomorske milje od kraja.

Pomorska Oblast će izdati dalje odredbe glede spomenutih znakova.

**Iskaz ribarica.**

**§ 30.**

Svaka se jugoslovenska ladja, koja je odredjena za morski ribolov, ima uvrstiti u iskaz ribarica i opskrbiti ribarskom iskaznicom.

Ovoj odredbi nisu podvrgnuti čamci, koji se upotrebljavaju samo kao pomoćna sredstva za obalni ribolov s kraja ili kao stajališta za lov s udicama.

Ladje će se upisati u iskaz tek onda, ako je isključivo vlasništvo Jugoslovena.

### **Vodjenje iskaza.**

#### **§ 31.**

Iskaz ribarica vodi prema priloženom uzorku A, lučko poglavarstvo onoga okružja, u kome se nalazi luka pripadnosti ladje, t. j. ona luka, u kojoj se s dotičnom ladjom vodi ribolov.

### **Sadržaj upisa.**

#### **§ 32.**

Upis ladje u iskaz mora da sadrži:

1. Ime ili broj i vrst ladje;
2. tonažu;
3. luku pripadnosti;
4. ime i obitavalište vlasnika;
5. normalni broj momčadi t. j. broj momčadi što ga, prema izjavi vlasnika, koju je lučko i pomorsko zdravstveno poglavarstvo odobrilo, mora najmanje da ima;
6. dan upisa ladje;
7. nadnevak i broj iskaznice.

Osim toga ima se u iskazu držati jedan otvoren stupac za eventualne daljnje primedbe na pr. o zalozima, ustupanju i brisanju zaloga na teret ladje itd.

Svaka se ladja uvrštava u iskaz pod posebnim rednim brojem i početnim slovom reg. ureda.

### **Ribarska iskaznica.**

#### **§ 33.**

Iskaznicu izdaje prema priloženom uzorku B ono lučko poglavarstvo, kod koga je ladja bila upisana. — Iskaznicom se dokazuje narodnost ladje i pravo vodjenja morskoga ribolova.

### **Promene u upisu.**

#### **§ 34.**

Svaku promenu kod ladje, pošto je dobila iskaznicu i bila uvrštena u iskaz ribarica, ima uvrstiti u iskaznicu ona vlast, koja vodi iskaz, ili, na njezin poziv, lučki ili konsularni ured, u čijem se delokrugu ladja upravo nalazi.

Lučki ili konsularni ured mora da, i bez poziva vlasti koja vodi iskaz, no svakako da joj to bezodvlačno prijavi, uvrsti promene, koje se tiču vrsti i tonaže ladje.

Osim ovih uredovnih primedaba ne smije se iskaznici pridavati drugih.

### **Brisanje iz iskaza.**

#### **§ 35.**

Ako ladja prestane sasvim da vodi morski ribolov ili ako je sva ili delomično bila prodana inostrancima, mora se brisati iz iskaza. Time ujedno prestaje i vrednost iskaznice, pa je dotadašnji



vlasnici moraju u roku od šest nedelja vratiti vlasti koja ih vodi, da se uništi, ili pak moraju verodostojno dokazati, da ne mogu toga učiniti.

Za odreknuće ribolova i povratak dotične iskaznice nije potrebna nikaka posebna molba; dosta je, da je vlasnik, pošto joj je istekla vrednost, povрати uz jednostavnu izjavu.

#### **Duplikat iskaznice.**

##### **§ 36.**

Ako se je iskaznica izgubila i ako je to verodostojno bilo dokazano, može se dotičnoj ladji izdati nova iskaznica, koja se ima izričito označiti kao duplikat.

#### **Popis momčadi na brodu.**

##### **§ 37.**

Ako ladja ima taknuti inostrani kraj, mora se opskrbiti popisom momčadi.

#### **Raspoznajni znakovi ribarskih ladja.**

##### **§ 38.**

Ribarske ladje (ribarice) imaju nositi osobite raspoznajne znakove, po kojima se lako daje raspoznati svaka pojedina ladja. Pomorska će Oblast izdati potanje odredbe o tome.

### **VI. PREKRŠAJI I KAZNE.**

#### **Prekršaji i kazne.**

##### **§ 39.**

Prekršaji proti odredbama ove naredbe, u koliko se dotični čini ne imaju progoniti po opštem kaznenom zakoniku, imadu se kazniti globom do 200 dinara, ili zatvorom od 6 sati do 14 dana. U slučaju da se globa nemože uterati, globa se ima pretvoriti u zatvor tako, da se za globu, koja ne prelazi 4 dinara može odrediti zatvor od 12 sati; mesto globe od 4 do 20 dinara jedan dan zatvora, a za svako dalje 10 dinara jedan dan zatvora.

#### **Postupak.**

##### **§ 40.**

Glede postupka, vrede u opšte pravila postojeća za kažnjavanje pomorsko redarstvenih prekršaja.

Lučka oblast, nadležna po pravilima za kažnjavanje pomorsko-redarstvenih prekršaja jest prva molba, Pomorska Oblast druga, a Ministarstvo Saobraćaja treća molba.

Priziv proti kakvoj presudi ima biti prikazan kroz 15 dana.

Ako druga molba potvrdi presudu prve, ako i ublaženjem kazne, nema mesta daljemu prizivu.

Uterane globe idu Pomorskoj Uboškoj Zakladi.

##### **§ 41**

Kada je predmet prekršaja prodaja ribe proti postojećoj zabrani, a ne prodaje se iz samoga broda, nadležni upravnim oblastima kazniti takav prekršaj po pravilima za kazneni administrativni postupak.

## **Zastara.**

### **§ 42.**

Rok zastare za čine naznačene u ovoj naredbi jest od šest meseci.

Ovaj se rok prekida kada započne postupanje.

## **VII. KONAČNE ODREDBE.**

**Vlast više oblasti glede odredaba, koje izdade odvisna oblast.**

### **§ 43.**

Višoj oblasti ostaje slobodno preinačiti ili ukinuti odredbu niže oblasti, koja ju je po ovoj naredbi mogla izdati, ako se je pokazala neuputna.

**Merenje dalečine od kraja.**

### **§ 44.**

U dalečinama od kraja, koje su po ovoj naredbi ribari dužni poštovati, neće se računati mali otočići, ako su i nad morem, a koji ne služe ni za stanovanje ni za poljodjelske ili pašnjačke svrhe, pa se s toga propisana dalečina ima meriti od kraja kopna ili otoka položenih iza tih otočića.

### **§ 45.**

Sve ostale odredbe o pomorskom ribolovu, protuslovne ovom zakonu, gube svoju moć danom, kojim stupi u krepost ovaj zakon.

Odredbe o provedbi ovog zakona izdaće Ministarstvo Saobraćaja.

### **§ 46.**

Ovaj zakon stupa na snagu kad ga Kralj potpiše, a obaveznu snagu dobiva, kada se obnaroduje u »Službenim Novinama« i zamjenjuje Naredbu Pomorske Oblasti u Bakru od 20. novembra g. 1919. Broj 1750—19. o »Pomorskom Ribolovu« spiska uredba Ministarstva Saobraćaja Broj 11. »Službene Novine« Br. 195—21.

Preporučujemo našem Ministarstvu Saobraćaja, da ovaj Zakon obnaroduje, a svim našim ministrima da se o njegovom izvršenju staraju, vlastima pak naredjujemo da po njemu postupaju a svima i svakome da mu se pokoravaju.

## **III.**

# **Propisi za izbegavanje sukoba na moru i medjunarodna signalizacija.**

(Naredba Pom. Obl., Bakar 30. XI. 1919. br. 1950—1919.)

## **UVOD.**

Ovih se propisa moraju držati svi brodovi na moru i u rekama koje u nj utiču i po kojima mogu ploviti pomorski brodovi.

U naredbi se razumeva »jedrenjak« brod koji plovi samo na jedra, a »parobrod« koji plovi na paru, makar se pri tom služi i jedrima.

»Parobrod« je inače svaki brod gonjen bilo kakvim strojem. Brod »plovi« kad nije usidren, vezan ili nasukan.

### Svetla i znakovi.

Reč »vidljiv« kad se odnaša na brodska svetla, razumeva se »u tamnoj noći sa čistom atmosferom«.

#### 1. Č l a n a k.

Svi propisi, koji se odnašaju na svetla, moraju se vršiti, uz bilo kakvo vreme, od zalaza do izlaza sunca; u to se vreme ne sme izložiti nijedno drugo svetlo, koje bi se moglo zameniti sa propisanim.

#### 2. Č l a n a k.

Parobrod, kad plovi, mora imati izloženo:

a) Belo svetlo na prvom jarbolu — ili ako takvog nema, na prednjem delu broda — visoko barem 6 metara nad koritom broda; ako je brod širi od 6 metara, svetlo dolazi uvek više nego što je brod širok, a nikada preko 12 metara nad koritom.

Svetlo mora biti tako smešteno i ogradjeno da svetli nesmetano  $112.5^{\circ}$  na desno i  $112.5^{\circ}$  na levo od pramca prema krmi, a tako jako, da bude vidljivo iz daljine od barem 5 morskih milja.

b) Zeleno svetlo na desnom boku, smešteno i ogradjeno tako, da svetli nesmetano  $112.5^{\circ}$  od smera pramca prema krmi, a tako jako, da bude vidljivo iz daljine od barem 2 morske milje.

c) Crveno svetlo na levom boku, smešteno i ogradjeno tako, da svetli nesmetano  $112.5^{\circ}$  od smera pramca prema krmi, a tako jako, da bude vidljivo iz daljine od barem 2 morske milje.

d) Bočno svetlo, crveno i zeleno, moraju s nutarnje strane broda biti ogradjena zaslonom dugačkim barem 91 centimetar — računajući od svetla prema pramcu — koji preče, da se bočno svetlo vidi s protivnog boka.

e) Parobrod, koji plovi, može izložiti još jedno belo svetlo, po gradnji isto kao pod a). Oba bela svetla ležati će u smeru po dužini broda, jedno nad drugim visoko barem 5 metara, više prema krmi, niže prema pramcu; vertikalni razmak medju njima mora biti uvek manji od horizontalnoga.

#### 3. Č l a n a k.

Parobrod koji tegli, mora osim bočnih svetla izložiti dva bela svetla jedno nad drugim visoko barem 2 metra; kad tegli dva ili više brodova, i kad je udaljenost od njegove krme do krme zadnjeg broda veća od 180 metara, izložiti će nad ili pod spomenuta dva bela svetla još jedno treće belo svetlo, 2 metra razmaknuto.

Sva ova svetla moraju biti iste gradje i jakosti i smešteni kao pod a) u 2. članku; treće svetlo ne sme biti nad koritom manje od 4 metra. Ovakov parobrod može izložiti na krmi, ili iza dimnjaka, malo belo svetlo, po komu će se ravnati brod što se tegli; svetlo može biti vidljivo samo  $90^{\circ}$  na desno i levo od krme prema pramcu.

#### 4. Č l a n a k.

a) Brod, koji iz bilo koga razloga ne može manevrirati, izložiti će u istoj visini koja vredi za belo svetlo u 2. članku a) — a



ako je parobrod, mesto ovog belog svetla — na najzgodnijem mestu, dva crvena svetla vidljiva sa sviju strana iz daljine od barem 2 morske milje, jedno nad drugim barem 2 metra.

Danju će ih zameniti dve crne lopte promera 60 centimetara, jedna nad drugom barem 2 metra, smeštene na najzgodnijem mestu.

b) Brod, koji polaže ili diže podmorski kabel, izložiti će u istoj visini koja vredi za belo svetlo u 2. članku a) — a ako je parobrod, mesto ovog belog svetla — tri svetla jedno nad drugim barem 2 metra visoko; gornje i donje svetlo ima biti crveno, u sredini belo; sva tri svetla moraju biti vidljiva sa sviju strana iz daljine od barem 2 morske milje.

Danju će ih zameniti tri znaka, dve crvene lopte sa uglastim telom u sredini, sva tri promera barem 60 centimetara, jedan nad drugim barem 2 metra i smešteni na najzgodnijem mestu.

c) Brodovi, na koje se proteže ovaj članak smiju izložiti bočna svetla samo onda, kad plove; inače ne.

d) Svetla i znakove što ih određuje ovaj članak tumačiti će drugi brodovi tako, da brod koji ih izlaže ne može manevrirati, dakle ni ugibati se s puta.

Ovim znakovima ne traži pomoć brod, koji je u pogibelji; za te slučajeve vidi znakove u 31. članku.

#### 5. Č l a n a k.

Jedrenjak koji plovi i svaki brod što se tegli, mora izložiti ista svetla propisana u 2. članku za parobrode; bela spomenuta svetla ne sme nikad izlagati.

#### 6. Č l a n a k.

Ako se bočna svetla ne mogu izložiti, kao na primer na malim brodovima koji plove po zlom vremenu, morati će ih se držati u pripremi i pokazati ih kad ustreba.

Svetla će biti u pripremi svako sa svoje strane, i kad se brodu približuju drugi brodovi ili on njima, tako da preti pogibelj sukoba, izložiti će ih se tako, da budu najbolje vidljivi i pri tom paziti, da se zeleno svetlo ne vidi s levog, a crveno s desnog boka broda i da ne osvetljuju više od  $112.5^{\circ}$  na desno odnosno na levo od pramca prema krmi.

Radi veće sigurnosti obojadisati će se ovakva prenosiva svetla i s vanjske strane svojim bojama, i ograditi zgodnim zaslonima.

#### 7. Č l a n a k.

Parobrodi celokupne sadržine manje od 40 tona, lade na vesla i jedra celokupne sadržine manje od 20 tona i konačno obični čamci na vesla, ne moraju, kad plove, izlagati svetla određena u 2. članku a), b) i c); ali zato moraju:

1. Parobrodi celokupne sadržine manje od 40 tona izložiti:

a) Na prednjem delu broda, na dimnjaku ili pred njime, u opšte na mestu najbolje vidljivom, barem 3 metra nad rubom broda, belo svetlo ograđeno i smešteno kao u 2. članku a) jakosti tolike da bude vidljivo iz daljine od barem 2 morske milje;

b) Bočna svetla, zeleno i crveno građena i smeštena po propisu 2. članka b) i c) vidljiva iz daljine od barem 1 morske milje ili ujedinjena oba svetla u jedno, sa pola crvenim a pola zelenim staklom, da svetle svako na svoju stranu propisani broj stupnjeva.

Ovakva svetla moraju biti ispod belog svetla barem 1 metar.

2. Parni čamci kakve brodovi voze sobom, mogu izložiti belo svetlo najviše 3 metra nad rubom čamca, uli uvek više od svetla navedenog u 1. članku b).

3. Brodice na jedra ili vesla, sadržine manje od 20 tona, držati će u pripremi ujedinjeno crveno i belo svetlo i izložiti ga u času, kad se približuju kojem brodu ili on njima, pazeći pri tom da se crveno svetlo ne vidi s desnog, a zeleno s levog boka.

4. Čamci, bilo na vesla ili jedra, imat će uvek u pripremi belo svetlo, da ga izlože u času kad nastupa pogibelj sukoba.

Brodovi, na koje se odnose propisi ovog članka, nisu dužni izložiti svetla propisana u 4. članku a) i 11. članku zadnji stavak.

## 8. Č l a n a k.

### Svetla za peljarske lađe.

Kad peljarska lađa čeka na službu, ne će izložiti svetla propisana za druge brodove, nego će na vrhu jarbola izložiti belo svetlo, vidljivo sa sviju strana, i u razmacima od barem svakih 15 minuta davati znakove posebnim plamenim bljeskom.

Kad se približi kojem brodu, ili on njoj, držati će peljarska lađa u pripremi svoja bočna svetla, i na čas ih izlagati ili njima bljeskati pokazujuć time svoj smer; pri tom će paziti da se zeleno svetlo ne vidi sa njezinog levog, a crveno sa desnog boka.

Kad se peljarska lađa mora postaviti uz bok kojeg broda s nakanom, da na njega ukrca samog peljara, moći će samo pokazati belo svetlo mesto da ga trajno izlaže na vrhu jarbola, a mesto bočnih svetla rabiti ujedinjeno svetlo pola sa crvenim, a pola sa zelenim staklom, kako je naznačeno u 7. članku točka 3.

Parna peljarska lađa određena za vršenje službe državnih ili za to ovlaštenih peljara, kad čeka na svoju službu i kad nije usidrena, izložiti će osim svetla propisanih za sve peljarske lađe još jedno crveno svetlo barem 2½ metra ispod belog na vrhu jarbola, vidljivo sa sviju strana, iz daljine od barem 2 morske milje i k tomu bočna svetla što su propisana za brodove u opšte kad plove.

Ako je ovakva lađa usidrena, i čeka na svoju službu, izložiti će gore spomenuta svetla ali bez bočnih.

Peljarske lađe, kad ne čekaju na vršenje svoje službe, dužne su izlagati svetla propisana za brodove, koji odgovaraju njihovoj veličini.

## 9. Č l a n a k.

### Svetla i znakovi za ribarske lađe.

Kad ribarska lađa plovi i ne može se na nju primeniti propise ovog članka, izložit će svetla propisana za brodove, koji odgovaraju njenoj veličini.

a) Ribarski čamci bez palube, kad noću ribare sa spravama koje sižu u daljinu od 46 metara od njihove krme, izložiti će belo svetlo vidljivo sa sviju strana.



Ako sprave sižu u duljinu veću od 46 metara, pokazati će, osim izloženog belog svetla, kad se približuju drugim brodovima, ili oni njima, još jedno belo svetlo u smeru u kom se protežu sprave, barem 1 metar niže od glavnog svetla i barem  $1\frac{1}{2}$  metra od njega udaljeno.

b) Ribarske ladje, izuzev one u gornjoj točki a) kad ribare mrežama što ih vuku, te se ove ili posve ili delom nalaze u vodi, izložiti će na najzgodnijem mestu dva bela svetla, jedno nad drugim barem 2 metra, nikad preko  $4\frac{1}{2}$ , a razmaknuta u vodoravnom smeru barem  $1\frac{1}{2}$  metra, nikad preko 3 metra; niže svetlo ima biti izloženo u smeru u kojem se protežu mreže, a oba svetla moraju biti vidljiva iz daljine od barem 3 morske milje, sa sviju strana.

U Sredozemnom moru i obalnim vodama Japana i Koreje, nisu ribarske ladje na jedra celokupne sadržine manje od 20 tona, dužne izlagati donjeg svetla; ali će zato, kad se približe drugom brodu ili on njima, morati pokazati na istom propisanom mestu, u smeru u kom leže mreže, belo svetlo vidljivo iz daljine od barem 1 morske milje.

c) Ribarske ladje, izuzev one u gornjoj točki a) kad ribare mrežama koje sobom ne vuku, te kad su uz njih ili ih dižu (ako ladje nisu usidrene ili nepomične, u smislu donje tokče h) izložiti će svetla propisana u gornjoj točki b).

Kad pak plove, te bacaju ovakve mreže ili ih tegle, morati će, već prema vrsti dotične ladje, izložiti propisana svetla za parobrode, odnosno jedrenjake koji plove.

U Sredozemnom moru i obalnim vodama Japana i Koreje, nisu ribarske ladje na jedra, celokupne sadržine manje od 20 tona, dužne izlagati donjeg svetla, točka b); ali će za to, kad se približe drugom brodu ili on njima, morati pokazati na propisanom mestu, u smeru u kom leže, belo svetlo vidljivo iz daljine od barem 1 morske milje.

d) Ribarske ladje, što ribare spravama koje se vuku po dnu mora, izložiti će:

1. Ako su parobrodi: na mestu propisanom u 2. Članku a) jedno ujedinjeno trobojno svetlo koje će svetliti od pramca na jednu i drugu stranu prema krmi do  $22.5^{\circ}$  belim svetlom, a nastavljat će prema krmi za daljnjih  $90^{\circ}$  zelenim na desnom, a crvenim svetlom na levom boku.

Ispod ovog svetla izložiti će se još jedno belo svetlo barem 2 metra niže, nikad preko  $3\frac{1}{2}$  metra, vidljivo sa sviju strana.

2. Ako su jedrenjaci: jedno belo svetlo vidljivo sa sviju strana. Kad se približe drugim brodovima, ili ovi njima, davat će znakove posebnim plamenim bljeskom ili bakljom, sa mesta koje je za to najzgodnije i najbolje vidljivo.

Sva svetla što ih određuje točka d) moraju biti vidljiva iz daljine od barem 2 morske milje.

e) Ribarske ladje, koje ribare sa mrežama što se vuku morskim dnom i spravama za hvatanje oštriga, izlagati će i pokazivati svetla propisana u gornjoj točki d).

f) Ribarske ladje mogu uvek uz propisana svetla služiti se i svojim ribarskim svetlom i posebnim plamenim bljeskom.



g) Usidrena ribarska ladja, kraća od 46 metara, izložiti će belo svetlo vidljivo sa sviju strana iz udaljenosti od barem 1 morske milje. Ako je dulja od 46 metara, izložiti će uz spomenuto svetlo još jedno svetlo kako to propisuje 11. Članak.

Ako usidrena ribarska ladja, bez obzira na njenu duljinu, ima u moru bilo koje ribarske sprave, pokazati će brodu, koji joj se približuje, još jedno belo svetlo, barem jedan metar niže od svetla koje pokazuje da je brod usidren, a barem  $1\frac{1}{2}$  metra od njega daleko u smeru u kom se nalaze te sprave.

h) Nepomične ribarske ladje, koje se ne mogu micati s razloga što su se na primer ribarske sprave o dno zahvatile ili zaplele, morati će izložiti svetla pod g) kao da su usidrene. Danju će povući znak spomenut pod k). U maglovitom i zlom vremenu, kad pljušti ili sneži, oglasivati će se zvučnim znakovima propisanim za usidrene brodove (vidi 15. Članak d) i zadnju njegovu stavku).

i) U maglovitom i zlom vremenu, kad pljušti ili sneži, oglasivati će se sve ribarske ladje koje ribare bilo mrežama što ih vuku sobom ili su uz nje mirne ili drugim ribarskim spravama, a celokupne su sadržine veće od 20 tona, zvučnim znakom barem svake minute, i to parobrodi pomoću pare (sirena), a jedrenjaci pomoću roga za maglu. Iza svakog znaka mora se udariti o zvono.

Ladje manje od 20 tona celokupne sadržine nisu se dužne oglasivati propisanim načinom, ali za to moraju barem svake minute bilo kojim zvučnim znakom svraćati na se pozornost.

k) Danju će sve ribarske ladje koje imaju svoje ribarske sprave u moru upozoriti brodove, koji im se približuju kakvim ribarskim znakom, na primer košarom, sa najbolje vidljivog mesta.

Ako su usidrene, pokazati će ovakvim znakom brodovima put s one strane koja je slobodna za prolaz i ne smeta ribarskim spravama što su u vodi.

Brodovi, koji su dužni izlagati i pokazivati svetla, što ih propisuje ovaj članak, ne moraju izlagati svetla propisana u 4. Članku a) i u zadnjoj stavci 11. Članka.

## 10. Č l a n a k.

Ako jedan brod dostizava drugoga, mora mu ovaj drugi s krme svoje strane izložiti belo svetlo ili upozoriti ga sa posebnim plamenim bljeskom.

Ovo belo svetlo mora biti ogradjeno i smešteno tako, da svetli od krme na desno i na levo  $67.5^{\circ}$  prema pramcu i da bude vidljivo iz daljine od barem 1 morske milje; po mogućnosti treba da bude u istoj visini sa bočnim svetlima.

## 11. Č l a n a k.

Usidreni brod, kraći od 46 metara, mora izložiti na pramcu belo svetlo vidljivo sa sviju strana iz udaljenosti od barem 1 morske milje, smešteno najviše 6 metara nad koritom.

Ako je duljina broda 46 metara ili više, izložiti će na pramcu isto takovo svetlo barem 6 metara, ali nikad više od 12 metara nad koritom a i na krmi drugo takvo svetlo, niže od prvoga barem 5 metara.

Duljina broda smatra se ona, što je daje upisni list broda.

Nasukani brod u prometnom području izložiti će osim ovde propisanih svetla još i propisana crvena svetla 4. Članka a).

#### 12. Č l a n a k.

Ako brod želi svratiti pozornost na se, poslužiti će se ili posebnim plamenim bljeskom ili kakvim praskavim znakom, ali tako da se dotični znak ne može zameniti sa znakom za pogibelj.

#### 13. Č l a n a k.

Nijedan od propisa ove naredbe ne preči Pomorsku Oblast bilo koje narodnosti da izdaje posebne propise, koji se odnose na lučka svetla, na doglasivanje među ratnim brodovima ili brodovima pod pratnjom; isto tako ne preči ni brodovlasnike, da odrede posebne znakove za raspoznavanje svojih brodova, samo ako su ti znakovi odobreni od odnosne Pomorske Oblasti, propisno provedeni i javno oglašeni.

#### 14. Č l a n a k.

Parobrod, koji plovi samo jedrima, ali nije spustio dimnjaka, izložiti će danju, na prednjem delu broda, na najbolje vidljivom mestu crnu loptu promera 60 centimetara.

### Zvučni znakovi u zlom vremenu.

#### 15. Č l a n a k.

Brodovi koji plove, oglasivati će se:

1. Ako su parobrodi: zvučnom spravom (sirenom) na paru.

2. Ako su jedrenjaci ili brodovi što se tegle: rogom za maglu. »Odulji znak« u ovom članku traje 4 do 6 sekunda.

Svaki parobrod mora imati snažnu zvučnu spravu za oglašivanje, bilo na paru ili inače, smeštenu tako, da se zvuk slobodno širi, osim toga mora imati snažni rog za maglu, na ruke i snažno zvono.

Mesto ovakovih propisanih zvonova rabi se na brodovima prema običajima ili posebni bubanj ili t. zv. gong, kao u Turskoj, Kini itd.

Jedrenjak, celokupne sadržine veće od 20 tona, mora imati rog za maglu i zvono.

U magli, tmurnom vremenu, kad sneži ili pljušti, oglasivati će se brodovi, danju i noću, spomenutim spravama na sledeći način:

a) Parobrod, koji plovi: svake dve minute, oduljim zvukom.

b) Parobrod, koji je zaustavio svoj stroj pa se ne miče: svake dve minute sa dva odulja znaka u razmaku jedne sekunde.

c) Jedrenjak, koji plovi: svake minute jednim zvukom, ako plovi desnim oglavama; sa dva zvuka, jedan odmah iza drugoga, ako plovi levim oglavama; sa tri zvuka, jedan odmah iza drugoga, ako mu je vetar smera između krme i boka.

d) Usidren će brod udarati o zvono svake minute kroz 5 sekunda.

e) Brod koji tegli ili je zaposlen telegrafskim kabelom, nadalje brod, koji je u smislu ovih propisa nesposoban, da se drugomu



ugiba s puta, oglasivati će se svake dve minute tim zvukovima. jedan odmah iza drugoga, od kojih će prvi biti odulji, a dva druga kratka.

Isti će znak moći rabiti i brod što se tegli, ali druge znakovne.

Lađe na jedra i čamci celokupne sadržine manje od 20 tona dužni nisu oglasivati se ovde propisanim načinom, ali će se barem svake minute oglasivati bilo kojim snažnim zvukom.

### **Smanjivanje brzine broda u tmurnom vremenu.**

#### **16. Č l a n a k.**

U maglovitom i tmurnom vremenu, kad sneži ili pljušti, mora svaki brod ploviti umerenom brzinom i paziti na prilike u kojima se nalazi.

Parobrod, koji čuje kakov zvuk, pa mu se čini, da dolazi od spreda, s desne ili leve strane, i prema tomu ne otkriva sigurni smer u kom se taj brod nalazi, morati će prema prilikama i zaustaviti svoj stroj, a onda nastaviti oprezno svoj put, dok mine pogibelj sukoba.

### **Pravila za skretanje s puta.**

#### **U p u t a.**

Kad prilike dozvoljavaju, snimat će se s kompasom brod, koji se približava; ako snimak ostaje približno jednak, mora se računati sa pogibelju sukoba.

#### **17. Č l a n a k.**

Kad se dva jedrenjaka približuju jedan drugomu tako, da se mora računati sa pogibelju sukoba, morati će jedan od njih skrenuti sa svog puta, po sledećim pravilima:

a) Brod, koji plovi povoljnim vetrom skreće s puta brodu kojemu je vetar sa strane pramca.

b) Brod koji plovi vetrom sa strane pramca, s levim oglavama, skreće s puta brodu, koji plovi vetrom sa strane pramca, s desnim oglavama.

c) Ako dva broda plove povoljnim vetrom s raznih strana, skrene s puta onaj komu je vetar sa leve strane.

d) Ako dva broda plove povoljnim vetrom, s iste strane, skreće s puta onaj koji se nalazi nad vetrom.

e) Brod koji plovi vetrom u krmu skreće s puta svim brodovima.

#### **18. Č l a n a k.**

Ako su smerovi, kojima putuju dva parobroda protivni tako, da preti pogibelj sukoba, skrenuti će svaki na svoju desnu stranu, ostavljajući slobodan prolaz na svoju levu stranu.

Ovo pravilo vredi samo onda, ako su oba parobroda na istom putu i protivnog smera, a ne vredi za parobrode kojima je smer putovanja protivan ali jedan drugomu ostavlja slobodan prolaz.

Ovo pravilo dakle vredi onda, kad danju jedan brod drugomu vidi jarbole pramca i krme u istom smeru, pokrivene, a noću kad jedan drugomu vidi oba bočna svetla upravo spreda.



Ovo se pravilo ne će uporabiti, kad danju jedan brod vidi drugoga spreda te jedan drugomu presecaju put; ili noću kad crvenom svetlu jednog broda stoji nasuprot crveno svetlo drugog broda ili zeleno zelenom; ili kad se spreda vidi samo crveno svetlo bez zelenog ili obratno; ili konačno, kad se oba bočna svetla vide u bilo kojem smeru osim upravo spreda.

#### 19. Č l a n a k.

Kad se smerovi dviju parobroda presecaju i preći pogibelj sukoba, skrenuti će s puta onaj koji vidi drugoga na svojoj desnoj strani.

#### 20. Č l a n a k.

Kad se smer putovanja parobroda i jedrenjaka preseca, i preći pogibelj sukoba, skrenuti će s puta uvek parobrod.

#### 21. Č l a n a k.

Kad god na temelju ovih pravila jedan od brodova mora skretati s puta, drugi mora zadržati i svoj smer i svoju brzinu.

(Ako se n. pr. radi magle ili s drugih razloga ovaj drugi brod nađe u takvom položaju, da se sa samim skretanjem prvog broda ne može izbeći sukobu, imat će i ovaj drugi brod manevrirati na najzgodniji način, kojim će se sukob sprečiti.) (Vidi 27. i 29. članak.)

#### 22. Č l a n a k.

Svaki brod, koji je na temelju ovih propisa obvezan, da skreće s puta, mora, kad to prilike dopuštaju, izbegavati presecanje puta drugom brodu.

#### 23. Č l a n a k.

Svaki parobrod, koji je na temelju ovih propisa obvezan, da skreće s puta, mora, kad se približuje drugom brodu i kad je to potrebno, smanjiti brzinu, zaustaviti stroj ili zavoziti natrag.

#### • 24. Č l a n a k.

Uz sve ove propise vredi i opće pravilo da onaj brod, koji dostizava drugoga mora ovomu skretati s puta.

Svaki brod, koji se približava drugomu iz smera, koji je računajući od boka ovog drugoga prema krmu veći od  $22.5^{\circ}$  — to jest iz takvog smera iz koga mu se ne mogu nikako videti bočna svetla, prema 2. članku b) c) — smatrati će se kao brod koji dostizava drugoga. Ako se međusobni snimci obiju brodova ne menjaju i prema tome preći pogibelj sukoba, morati će bezuvetno u ovakvom slučaju skrenuti s puta onaj brod, koji drugoga dostizava, bilo s koje strane se on njemu približavao.

Budući da se danju ne može točno odrediti da li se brod što se približava drugomu nalazi više prema pramcu ili prema krmu od gore određenog smera  $22.5^{\circ}$ , imat će u slučaju nesigurnosti kad ga dostizava skrenuti mu s puta.

#### 25. Č l a n a k.

U uskim prolazima ili kanalima, imat će se svaki brod po mogućnosti držati one strane prolaza ili one polovice kanala, koja se nalazi brodu na njegovoj desnoj strani.

## 26. Č l a n a k.

Jedrenjaci kad plove, moraju se ugibati ribarskim lađama na jedra i čamcima, koji su zaposleni ribanjem.

Ribarske pak lađe i čameci nemaju prava, da zapreče svojim ribanjem redovite puteve brodova, koji nisu ribarice.

## 27. Č l a n a k.

Provađajuć ova pravila valja imati na umu i sve one pogibelji plovidbe, sukoba, i svih onih posebnih prilika u kojima će se morati od njih odustati samo da se izbegne neminovnoj nesreći.

### **Zvučni znakovi brodova, kad se međusobno vide.**

## 28. Č l a n a k.

»Kratki zvuk« u ovom članku traje oko 1 sekunde.

Kad se dva parobroda međusobno vide, tad će onaj, koji je dužan skretati s puta, oglasiti se drugom na sledeći način:

Jedan kratki zvuk, znači: skrećem na svoju desnu stranu.

Dva kratka zvuka, znače: skrećem na svoju levu stranu.

Tri kratka zvuka, znače: moj stroj vozi svom silom natrag.

### **Dužni oprez.**

## 29. Č l a n a k.

Nijedan propis ove naredbe ne može opravdati brodo vlasnika, brod, zapovednika i momčad od posledica, koje nastaju radi nemarnog njihovog vršenja službe u pogledu svetla, znakova, straže i onih dužnih opreza što ih iziskuje iskustvo i posebne prilike konkretnog slučaja.

### **Propisi za plovidbu u lukama i nutarnjim vodama.**

## 30. Č l a n a k.

Nijedan propis ove naredbe ne može smetati vršenje onakvih propisa što su ih mesne oblasti izdale za plovidbu u lukama, rekama i nutarnjim vodama.

### **Znakovi za nuždu.**

## 31. Č l a n a k.

Kad se brod nalazi u pogibelji i traži pomoć od drugih brodova ili obale, rabiti će zasebice ili zajedno, sledeće znakove:

Danju:

1. Svake minute hitac iz topa ili palenje praskave tvari.
2. Znak N C međunarodnog doglasivanja.
3. Znak na daljinu, koji se sastoji iz četverouglaste bilo kakve signalne zastave i lopte koja je ispod nje ili nad njom.
4. Neprekidno oglašivanje bilo kojom spravom kojom se služi u magli.

Noću:

1. Kao gore pod 1.
2. Palenje vatre na brodu (bačvu, drva i dr.).
3. U kratkim razmacima praskavice koje bacaju iskre bilo koje boje i vrsti.
4. Kao gore pod 4.



## **Odredbe za izvršivanje ove naredbe.**

### **32. Č l a n a k.**

Svaki brod celokupne sadržine veće od 5 tona mora imati sobom po jedan primerak ove naredbe, što će mu ga izdati na zahtev lučki ured uz primerenu cenu.

### **33. Č l a n a k.**

Prestupci ove naredbe, u koliko ne potpadaju pod opći kazneni zakon, kazniti će se globom do 200 dinara ili zatvorom od 6 sati do 14 dana.

### **34. Č l a n a k.**

Kazneni postupak i kazne za prestupke provadaju se po lučko-redarstvenim propisima.

U stvarima koje se tiču ove naredbe čini lučki ured oblast prve, Pomorska Oblast druge, a Ministarstvo Saobraćaja oblast treće molbe.

Priziva nema, ako oblast druge molbe potvrdi osudu oblasti prve molbe, makar uz ublaženje kazne.

Uterane globe idu u korist Pomorske uboške zaklade.

### **35. Č l a n a k.**

Ova naredba stupa na snagu 1. januara 1920.

## **IV.**

### **DRŽAVNI OGLAS O PLOVITBI.**

(Editto politico di navigazione mercantile) od 25. aprila 1774.<sup>1</sup>

#### **Č l a n a k I.**

##### **O djelokrugu lučkih činovnika.**

(Ukinut).

#### **Č l a n a k II.**

##### **O kapetanima i brodovodjama trgovačkih brodova.**

#### **§ 1.**

**Svaki kapetan, koji brodari pod c. k. zastavama, ima biti rodjeni ili ponarodjeni državljanin.**

Tko nije navršio dvadesetu godinu života, i tko nije rodjeni državljanin, ili taki postao time, što je ponarodjen, što je stekao zavičajno pravo u kojoj občini Naše države ili što je samo prebivao u kojemu gradu koje god pokrajine Našoj oblasti podvržene, predpostaviv, da su doba života i državljanstvo dokazani, taj ne će moći unaprijed kao kapetan ili brodovodja stupiti na brod ili zapovijedati brodom, koji, imajući Našu povelju, plovitbeni list ili putnicu, plovi pod cesaro-kraljevskom zastavom.

<sup>1</sup> Prevod Božid. Petranovića (Beč 1892, dvorska i državna štamparija).



§ 2.

**Svaki, koji kao kapetan ili brodovodja brodari cesarskom poveljom, ima voditi uredan, tačan dnevnik.**  
(Izmijenjeno novim propisima).

§ 3.

**Kapetani ili ti brodovodje imaju, tek navršše kakav put, prikazati dnevnik Našim lučkim kapetanima.**

Kapetani ili ti brodovlje držani su za tri dana, pošto im se dopusti slobodan saobraćaj u kojoj luci Našega primorja, prikazati pomenuti dnevnik dotičnim kapetanima lučkim, koji, razvidivši i upotrijebivši ih, imaju ih povratiti a uz to voditi i hraniti tačan upisnik onih kapetana, koji bi podnijeli knjige i dnevnike marljivo vodjene i tačno po propisu uredjene; dočim Mi očitujemo, da ćemo premilostivo u obzir uzeti one, koji se budu u tome odlikovali.

§ 4.

**I pod neposrednu svoju odgovornost položiti račun o globama udarenim na korist ubožke blagajne.**

U istoj prilici imade osobi odredjenoj po političkoj oblasti položiti tačan račun o globama udarenim brodskoj momčadi, kojoj će ih od plate odbijati, inače biva suodgovoran; a ako bi se u računima, položenim o globama, pronašla kakva prijevara, bit će osuđen, da globe trostruko naknadi, osim što će pod kazan tjelesnu podpasti kako se vladi svidi prema prilikama.

§ 5.

**Za račune privatne podložni su brodovlasnikovim naputeima.**

Glede računa i upisnika, koji se kretanja i uprave broda ili voza tiču, kapetan ili ti brodovodja ima tačno i vjerno vršiti namjere ili ti naputke brodovlastnika, u koliko ne budu u opreci sa propisima nazočnog Našeg oglasa; a svaki se kapetan pri tom opominje, da, bude li što zatomio, ili krivnjom štetu nanio, neće pravosudno tako odgovoran biti prama brodovlastnicima, kao što će politički prema vladi, koja će ga za cijelo na javni izgled kazniti.

§ 6.

**Odabir brodskih častnika i mornara spada na kapetana ili ti brodovodju.**

Kapetan ili ti brodovodja ima se postarati kao najnadležniji poznavalac sposobnosti, poslušnosti, vjernosti i hrabrosti brodske momčadi, da je kupi, a za peljara, pisara, kormilara i mornare da odabere ljude sposobne i vješte dotičnoj službi; no će paziti, da u tome postupa sporazumno sa brodovlastnicima, ako za vrijeme i u mjestu njihova boravljenja biva kupljenje momčadi.

§ 7.—8.\*

---

\* Zamijenjeni zakonom o upisu brodova.

§ 9.

**Kazan protiv onih, koji primame tudje častnike ili mornare.**

Neka se svaki kapetan dobro čuva primamiti častnika ili mornara, koji je već u službi kod drugoga kapetana, jer će za cijelo osuđen biti na novčanu kazan od četrdeset forinti, od kojih bit će polovica namijenjena uboškoj blagajni, a druga polovica povrijedenom kapetanu, koji će moći, ako ushtije, zadržati zamamljenoga mornara ili častnika.

§ 10.

**Dužnost osvjedočiti se o dobrom ustroju broda i pribora mu.**

Kapetanova je neposredna dužnost, prije nego će nastupiti plovitbu po moru, razviditi marljivo, pretražiti i pregledati svaki dio cijeloga broda iznutra i izvana, i osvjedočiti se ne samo da brod ne propušta vode, da je savurnom baš ujednačen i da može odoljeti plovitbi, koju ima preduzeti, no da je jošte snabdjeven potrebitim sidrima, putom, čelima, jedrima i svimkolikim priborom, pa da je na brodu i brodske momčadi u dovoljnome broju, a shodne će mjere preduzeti i svakom će nedostatku doskočiti na način, kako ne bi očitoj pogibelji izvrženi bili voz i osobe.

§ 11. i 12. \*

§ 13.

**Nastojanje, da se u dobru zaptu drži brodska momčad.**

Svaki će kapetan i brodovodja nastojati marljivo, da momčad i brodsku čeljad drži u strogu zaptu pazeći, da se postojeći zakoni i naredbe tačno i svestrano vrše.

§ 14. i 15. ukinuti.

§ 16.

**Svaki kapetan ili ti brodovodja ima biti konsulima poslušan, kao što treba i iskazati im dužnu počast.**

Nalažemo svim kapetanima i brodovodjama, da u stvarima, koje se tiču njihove službe, budu poslušni, kao što treba, cesarsko-kraljevskim konsulima i podkonsulima nastanjenim u onim lukama i pristaništima na zapadu i na istoku, u koje bi oni brodom doplovili; da njima prikažu povelju, a na zahtjev njihov svoju knjigu i dnevnik; da im podmire propisane odredbine i pristojbe po dotičnom cjeniku; da ih tačno i vjerno obavijeste o plovitbi i o vozu, i da njima na riješenje podnesu raspre, koje se broda i mornarice tiču, inače bit će osuđeni, da odredbine ili pristojbe prijevarom ustegnute ili uskraćene naknade dvostruko, i podpast će pod druge kazni novčane i tjelesne po razboru političkih vlasti na primorju.

§ 17. ukinut.

§ 18.

**Nastojati je, da na brodu bude zaire u dovoljnoj količini i dobre vrsti.**

Kapetan ili ti brodovodja ima se za porabu i na korist brodske momčadi snabdjeti kutijom ljekarija; takodje dužan je na primje-

---

\* Zamijenjeni zakonom o upisu brodova.



renu prehranu brodske momčadi po koju mu drago cijenu nabaviti zaire u količini dovoljnoj za put, koji preduzimlje; a pri hrani, što se tiče njene kakvoće i količine, obzirati se je, ne toliko na obći običaj postojeći na trgovačkim brodovima, koliko na zasebne uglave i ugovore. Kapetani i brodovodje imaju ipak paziti, da količina i kakvoća hrane budu take, kako ne bi zdravlju i tjelesnoj snazi brodske momčadi škode nanijele, jer ne će se u tom pogledu ogovor uvažiti; a osim što će u novcu naknaditi oskudnu kakvoću i količinu hrane, bit će kažnjeni po razboru sudova; kad bi pak s nenadna slučaja nestalo hrane, a bude li je kod koga u sopstvenoj imovini, kapetan moći će te imaonike prisiliti, da je u zajednicu ulože po pravoj i priličnoj cijeni; a susretnu li se narodni brodovi, naredjujemo, da oni, kojim preko putne njihove potrebe zaira pretiče, imaju takodje uz naknadu prave i prilične cijene ustupiti pretičak brodu, na kojemu nastane oskudica u hrani, inače potpasti će pod najteže kazni.

#### § 19.

**Što treba učiniti kad nastane kakva pogibelj pri plovitbi.**

Kapetani i brodovodje ne smiju niti moraju zapustiti brod s toga, što naidju na neprijatelje, što se boje morske pogube, ili poradi koje mu drago druge pogibelji; ako pak pogibelj bude golemi i silni, u tom jedinom slučaju moći će kapetan svaki put napustiti brod, no uvijek po predhodnoj privoli svojih častnika, u svrhu da spase i novce, a u koliko bude mogao, dragocjenije vozne stvari; pri tom, kao što se samo po sebi razumije, kapetan će riješen biti svake obveze i odgovornosti, kad bi se predmeti, na taj način spašeni, s nenadna kakva slučaja izgubili; i tek stupi na kraj, ima se prikazati u kancelariji cesarsko-kraljevskog konsula, ili podkonsula, a gdje tih nema, prijaviti nadležnoj mjestnoj oblasti radi sastavka uredna spisa o učinjenom napustu broda, te mu je pribaviti ovjеровljen priјepis toga spisa i opremiti ga za svoje opravdanje političkoј kojoj oblasti na primorju ili brodovlastnicima.

#### § 20.

**Treba u Našim lukama izvršavati Naše Naredbe.**

Kao što s jedne strane koliko ovozemni toliko inozemni kapetani i brodovodje brodova, koji se nalaze u našim lukama, imaju neposredno podložni biti mjestnim zakonima i običajima i nenarušivo izvršavati lučke i pomorske naredbe, inače potpadaju pod kazni u općim zakonima ili u pomenutim naredbama određene; tako isto s druge strane,

#### § 21.

**A u inozemnim lukama naredbe drugih knezova.**

Naša je Previšnja volja i ozbiljna zapovijed, da se kapetani ili brodovodje trgovačkih brodova, koji se u tuđim lukama nalaze,



takodje podlože zakonima, običajima i naredbama te luke i kneza, čuvajući se svake prilike i krive obveze, koje bi ispasti mogle na uštrb međunarodnoga prava ili na uštrb počasti dužne cesarokraljevskom stiegu; jer u takim slučajevima ne će se uvažiti predmetna malenkost, a drzovitost kapetana i brodovodja kaznit će se najtežim pedepsama i moći će se izreći čak i smrtna kazan, kad bi se radilo prijevarom ili zlobom, te bi državi odtud nastala očita šteta. Naprotiv,

## § 22.

**Kapetani ili ti brodovodje imadu se postarati, da zapriječe svako prikraćivanje povlastica osobnih ili stvarnih.**

Svaki kapetan i brodovodja ima se postarati, da održi sebe, brod i voz u stavnu posjedu onih prava, olakšica, povlastica i preimućstva, što ih po ugovorima ili po naročitim uglavama ili po običaju uživaju u dotičnim tudjim lukama narod, voz i cesarokraljevska zastava; te će se svakoj nepravdi i šteti, koja bi mu se može bit nanižela ili zaprijetila, oprijeti svim prikladnim sredstvima, uvijek na temelju i u izvršavanju naputaka, što ih kapetan ima potražiti u konsula ili podkonsula; ako pak ni u obližnjem kojem mjestu ne bi bilo kakva konsula, kapetan će po svom razboru pronaći neprilici primjeren lijek i prema naravi okolnosti udesiti sredstva, pazeći da stvar ne dotjera do kobne krajnosti, pri kojoj neka nasilju pretpostavi prosvjede.

## § 23.

**Nije dopušteno pod odredjene kazni naoružati brodove na ratnu ili za gusarstvo, niti takim ploviti bez cesarske dozvole i povelje.\***  
(Ukinut).

## § 24.

**Imadu krcanju i raskrcavanju prisustvovati i na brodu prenoćivati.**

Za vrijeme, dok se na brodovima odista oprema krcanje i raskrcavanje, kapetani ili ti brodovodje ne smiju s njih odsutni biti, izim s kakve hitne opravdane zapreke, a u tom slučaju imadu kojemu častniku povjeriti nadzor krcanja i raskrcavanja i na brodu ostaviti brodske momčadi u dovoljnom broju, jer će se inače prestupnici kazniti sa petdeset forinti globe, osim što će suvlastnicima broda i vlasnicima robe prosto biti protiv njih tražiti, po pravu što ih ide, naknadu štete, nastavše odtuda, što je kapetan po svojoj krivnji odsutan bio; opominjemo za to sve kapetane i brodovodje, koji upravljaju brodovima ležećim u inozemnim lukama, neka se bez stavne nužde s broda ne udaljuju, a osobito neka drugdje ne prenoćuju, da uz mogu osobno paziti, da ne bi

---

\* Vidi odredbe pariškog kongresa god. 1856.

brodska momčad počinila kakav izgred; ako bi pak primorani bili udaljiti se, zapovijedamo, neka na brodu ostave uvijek jednog častnika, kako ne bi momčad nikad ostala bez kakva zapovjednika.

§ 25.

**Izlazeći iz luke imadu se naći na brodu.**

Kapetan ili ti brodovodja, kada iz kakve luke ili sidrenjaka izlazi, ima se naći na brodu, a ne smije zapovjedništvo nipošto povjeriti kojemu častniku ili peljaru, ma i da su valjani ili vješti.

§ 26.

**Imadu se pri plovitbi posavjetovati s častnicima i uzeti na brod mjestnih peljara.**

U inozemnim lukama imadu se kapetani pri pristajanju uz kraj, usidrivanju, boravljenju i odjedrenju brodova vladati ne toliko po lučkom pravilniku, koliko po svjetu vještih pomoraca, kako bi svoje i tuđe brodove očuvali od svake štete i kvara; a opominjemo ih, neka uzmu na brod mjestna peljara za plovitbu po takim morskim zatonima ili kroz taka lučka vratla, kojim ne bi bili po svom iskustvu vješti; takodje neka se posavjetuju sa svojim častnicima prije no što će odjedriti, ili preduzeti važnu koju vožnju ili posao; er svjet mnogih može doprinijeti spašenju broda; čega radi bit će korisno i danomice posavjetovati se s častnicima o pravcu prevaljenoga puta i o pravcu, kojim treba još putovati.

§ 27.

**Pri zdravstvenu saslušku imadu istinu kazati.**

Svaki kapetan i brodovodja, kojega mu drago broda, i omanjega, plovi li s Našom poveljom i zastavom ili bez njih, imade kod zdravstvenih ureda, bilo Naših bilo tuđjih, kad ga pripituju i preslušavaju, poviedati najzdušnijom iskrenošću i tačnošću, tako da ne zataji niti zabašuri nijedne vijesti, koja bi neposredno ili posredno mogla odnositi na zdravstvene predmete, i da joj ni u čemu drugčije ne prikaže okolnosti, inače podpada pod kazni, koje su proti takim prijestupnicima zakonom odredjene.

§ 28.

**Kapetan može na putu kazniti zloćudne mornare.**

Kapetan moći će, pošto se posavjetuje sa svojim častnicima, zagajuriti u more, držati zatvorene i vezane na podnici, i na taj način kazniti mornare buntovne, neumjerene ili neposlušne; kao i one, koji bi svoje drugove zlostavili, ili slične zablude i omanje prestupke na putu počinili; opominjemo ipak svakog kapetana i brodovodju, neka se prema brodskoj momčadi vlada zgodnom umjerenošću, i neka je drži u neprekidnu zaptu, što je podobno, više nego li kažnjenje, uzdržati izmedju momčadi slogu i mir.



## § 29.

**Paziti mu je, da se vrše vjeroizpovjedne dužnosti.**

A pošto je vjerozakon najčišći izvor i najpouzdaniji branik čudorednosti, svaki će kapetan i brodovodja paziti, da mu brodska momčad po mogućstvu vrši dužnosti svoje vjeroispovijesti.

## § 30.

**Povodom težih priestupaka treba na kratko sačiniti istražne spise i krivea odpratiti u austrijansko primorje.**

Kad se radi o umorstvu, razbojstvu, bogohuljenju i o drugim glavnim prijestupcima počinjenim na moru, kapetan ima proti okrivljeniku podneti prijavu i dokaze cesaro-kraljevskom konsulu ili podkonsulu, na koga spada prirediti istragu.

Gdje konsula ni podkonsula nema, tu će isti kapetan, prizvavši svoje častnike, prirediti na kratko iztragu, i odpremiti je sa spisima i svojim izvješćem na nadgledništvo u Trst, ili namjestništvo riečko, senjsko ili na predpostavljenu vlast u Bakar, a ujedno će na te oblasti odpratiti okrivljenika narodnim brodom, koji prvi krene na put koje luke u primorje; odredjujemo uz to izrijekom i dotične konsule i kapetane upućujemo, neka svjedoče saslušaju pod zakletvu i zgodna suočenja preduzmu kada kratkoslovno priredjuju istragu.

Prema tomu

## § 31.

**Nalaže se narodnim brodovima, da take okrivljenike prime i u primorje prevezu.**

Pod kazan od sto cekina, svaki kapetan ili ti brodovodja Naš podanik, plovi li s Našom poveljom i zastavom ili bez njih, imade, ako bi mu put namijenjen bio za koju luku austrijanskoga primorja, primiti okrivljenike, koji mu budu predani od konsula ili kapetana podanika Naših; dobro ih nadgledati za vrijeme prijevoza, i tačno ih predati u ruke pomenutih oblasti, koje će mu po pravednu cjeniku svekolike troškove naknaditi.

## § 32.

**Treba se svakako držati sljedećih pravila pomorskih.**

Premda se ima predpostaviti, da je svaki kapetan ili ti brodovodja dosta vješt pomorskim zakonima i običajima, koji, u pogledu robe i uzimaoca pod naval ili u pogledu suvlastnika broda, ili kreatora, odredjuju obveze i odgovornost; ipak želeći Mi po mogućnosti preteći svaku štetu i škodu i doskočiti joj, nakanismo ovdje navesti glavna pravila, neka pomorci uzmu, imajući ih pred očima, lakše ih se sjećati i izvršavati ih; a očitujemo, da će prijestupnici sljedećih pravila biti kažnjeni.



§ 33.

**Bez privole vlasnika nije dopušteno poduzeti za svoj račun trgovačkih posala.**

Neka znadu dakle, da kapetan ili brodovodja, bio ili ne bio udionik u brodu, plovio na platu ili na dio, ne smije poduzeti ni voditi nikakva zasebna trgovačkog posla ni u svoje ime, niti u ime brodske momčadi ili trećih osoba, inače bit će kažnjen tim, što će na korist saučestnika ili vlasnika izgubiti robu ili naknaditi cijeli utržak, osim ako bi kapetan ili ti brodovodja od njih ovlašten bio naročitim ugovorom, kojega ne smiju se granice premašiti pod nijednim izgovorom.

§ 34.

**Zabranjeno je nakrcati brod preko spasonosne mu težine.**

Svaki kapetan ili ti brodovodja, koji bi se usudio primiti voz kakav preko spasonosne težine broda, osim što će se progoniti privatno-pravnim putem, podpast će pod političku iztragu i bit će prema okolnostima kažnjen. Nalažemo s toga lučkim kapetanima, kao i cesaro-kraljevskim konsulima, neka paze, da se vrši odredba, koja se trgovine i plovitbe tim više dotiče, što pobacaji i pogube obično nastaju, ili barem nastati mogu, s prekomjerna nakrcanja brodova; dapače Naša je ozbiljna namjera i izričita zapovijed, da s jedne strane sudišta politička i konsularna razvide i uredovno, da li su kapetani i brodovodje dali povoda pogubi broda ili pobacaju, plovio brod s Našom poveljom ili bez nje; a s druge strane, da ista sudišta, osobito pak konsuli, podkonsuli i lučki kapetani preduprije nezgode i štetu time, što će paziti i postarati se, da se svako prekomjerno nakrcanje svede na obilježenu granicu spasonosne težine, i što će pretpostavljenoj oblasti prijaviti one kapetane, koji se budu usudili tu granicu prekraćiti.

§ 35.

**Kako i kada je kapetan vlastan obvezati se brodu na teret.**

Dok je na putu, kapetan ili ti brodovodja ne smije popravaka na brodu činiti, niti novaca na pomorski zajam nipošto uzimati u svoje vlastito ime, a kamo li pod zalog broda; ne smije takodjer odreći se stvari, koje brodu pripadaju, ni prodati ih niti otudjiti, osim kada bi izrijekom ovlašten bio, bilo od brodovlasnika, bilo od punomoćnika ili naručevnika njihovih, ili kada bi hitna i neobhodna potreba nastala; a u posljednjem tom slučaju treba, da se prije posavjetuje sa svojim častnicima, da njihovo pristajanje zapiše u knjigu, i da odmah brodovlasnicima na obavijest i ravnanje potanko im izvješće podnese; no bez osobite privole i punomoćja tih vlasnika, kapetan ne će moći prodati brod ni u kojem slučaju niti s kojega mu drago razloga. Opominjemo kapetane ili ti brodovodje, neka se povodom hitne kakve potrebe obrate na Naše kon-

sule, kojim će valjda biti moguće pronaći načina, da se manjom štetom i pristojnije oduže.

§ 36.

**Zabranjeno je kapetanima i brodovodjama kreći na palubi broda bez privole krcateljâ.**

Zabranjeno je kapetanima ikoju robu kreći na palubi broda bez naredbe i privole krcateljâ, inače su odgovorni za svaku štetu, koja bi odtud mogla nastati.

§ 37.

**Potrebite preinake imaju se oprezno izvesti.**

Kada se koji brod rasprema ili popravlja, bilo u inozemnim lukama, bilo u lukama Našega primorja, kapetani ili ti brodovodje imaju upotrijebiti opreznost, da za uspješno čuvanje broda drže na njemu čeljadi sposobne i u dovoljnome broju, inače će brodovlasticima naknaditi svaku štetu, a ako vlasnici, ili njihovi odpravnici ili ti naručevnici budu prisutni, neka se po njihovoj želji i naputcima vladaju.

§ 38.

**Vlasticima treba podnijeti tačna i istinita izvješća.**

Svaki kapetan ili ti brodovodja ima po dužnosti redovito obavješćivati brodovlasnike o naravi i o uspjehu poduzetih putova i obveza, o iznosu navala, o troškovima i o novcima, što ih uzme na pomorski zajam, a uz to navesti u koga ih je, pod koje uvjete i obveze uzeo, o stanju broda, i o svim prilikama i slučajevima, do kojih je brodovlasticima stalo, te od putovanja do putovanja davati njima neposredno, ili njihovim opavnicima ili ti naručevnicima tačan i čist račun o probitecima i upravi broda; budući pak da mu valja brodovlasnike ili njihove opravnike smatrati kao bezuslovno gospodare broda, to ne može (izuzevši uvijek kakav slučaj nenadan i opravdan) njihove naputke mimoići, inače će naknaditi svaku štetu, a bit će i drugčije kažnjen, kako se političkim oblastima svidi.

§ 39.

**Kad se brod na odredjeni put unajmi, treba navršiti put, osim da kakva zakonita zapreka nastane.**

Kapetan ili ti brodovodja, koji dade brod pod naval na utanačeni put, dužan je navršiti put, inače će uzimaoću pod naval naknaditi svaku štetu i probitak, izim slučaja nastavšeg rata, kuge, kneževa nasilja i drugih slučajeva, koji su u obćim zakonima, ili po obćem običaju opredijeljeni, takodje.



§ 48.

**Kada oglas stupa u krepost.**

U pogledu kapetana ili brodovodjâ, koji se u primorju sada nalaze, nazočni će oglas steći podpunu moć i krepost od dana, kojega bude proglašen, a u pogledu kapetana i brodovlja odsutnih, nakon šest mjeseci, računajući od istoga toga dana; čega radi bit će već opomenuti brodovlasnici, da im jedan primjerak oglasa pošlju.

§ 49.

**Ne bude li na brodu pisara, njegovu će službu vršiti kapetan.**

Ako ne bude nitko na brodu za pisara postavljen, nalažemo kapetanima, neka dužnosti i naloge, što po propisu susljednoga članka na njega spadaju, oni glavom neposredno vrše; a u tu svrhu, u pretpostavljenom slučaju, da pisara nema, istu im oblast, ovome podanu, udjeljujemo i naredjujemo, da budu istim kaznama podvrženi.

**ČLANAK III.**

**O brodskom pisaru.\***

§ 3.

**Pisaru je voditi dnevnik.**

Knjigu i dnevnik, o kojim smo u istom članku progovorili, može i mora pisar voditi onim redom i načinom, kako je u predhodnom članku propisano; a u slučaju prijestupa ili nemarljivosti, podpast će pod zapriječene kazni kapetan, koji bude propustio, da pisara primora na marljivo vršenje te dužnosti.

§ 4.

**Odlučivanja u dnevniku upisana imadu glasovatelji potvrditi svojim podpisom ili znakom.**

Pisar treba, da u ovu knjigu vjerno upiše odluke na brodu stvorene o plovidbi, o robi ili o kojem mu drago drugom poslu vijećanjem brodske momčadi, nadstojnikâ voza, ili učestnikâ, pri čemu ima naznačiti dotična imena glasovatelja, koji će pak izraženo svoje mnijenje potvrditi podpisom ili križem, ili pečatom, ili drugim kojim znakom; a budu li zapriječeni, ima ubilježiti tu preku.

§ 5.

**Kako i u koliko je pisar kapetanu podložan.**

Pisar podređen je neposredno kapetanu; njegovih se naredaba i naputaka, što ih kapetan po vlasti svojoj može mijenjati prema potrebi i prema prilikama, ima držati, ako dolikuju istini i pravici, a tiču se pisarske službe. Inače može se pisar odreći izvršiti ih, čuvajući se pri tom ipak, ne samo od svakog nasilnog sredstva, nego i od svakog djela i govora, kojim bi brodsku momčad razdražiti mogao na pobunu, zavjeru ili mržnju proti kapetanu. Treba dakle, da pisar temeljitije žalbe svoje iznese pred Naše

---

\* Dužnosti brodskog pisara preuzete su od trećeg kapetana.

konsule ili podkonsule, koji će mu učiniti što je pravo, i doskočit će svakoj nepodobštini i razdoru.

#### § 6.

### **Pasivna moć registara, i kazni proti svakom krivotvorenju i neurednosti njihovoj.**

Registri broetskoga pisara imaju pravnu dokaznu moć na svakom sudu. Ako bi se pronašlo, da su taki registri u čem krivotvoreni, osobito navlaš i zlobno, pisar bit će smatran kao krivotvor-  
nik i kažnjen po članku 22 Terezina karnoga zakonika. Radi neuredna, s krivnje i zlobno zanemarena vodjenja tih registara, podpast će kao varalac pod kazni odredjene u § 5. članka 94. pomenutoga zakonika; u svakom drugom slučaju, osim što će naknaditi štetu, odastat će kazan, koja će mu se prema okolnostima po razboru udariti.

#### § 7.

### **Ima voditi tačan inventar broetskoga pribora i svega, što brodu pripada.**

Pisar dužan je voditi jasan i tačan inventar svega pribora, ko-  
noplja, jedara, oružja, džebane, jednom riječi svake pokretnine, koja spada na brodsko korito, a u njemu će naznačiti pravu ili procjenom odredjenu dotičnu vrijednost, i potpisati takodje pokret-  
nine, koje budu iznova pribavljene i popravljene, ili potrošene i otudjene.

#### § 8.

### **Isto tako treba mu voditi registar o obvezama, koje su brodu na teret i na korist.**

Dužan je suviše uredno i potanko voditi registar o svakom trošku ili razhodu zbilja učinjenju, pa i o navlima za robu i za put-  
nike i o svakoj koristi brodu prinesenoj za vrijeme plovitbe, kako bi se kapetan po tom registru vladati mogao, da li mu je pristati na koju obvezu, i kako bi se njim u isto doba poslužio kao iskaz-  
nicom, kad dava vlastnicima račune o svojoj upravi; ako pak brod poduzme kakav put ili se nakrca za račun brodovlasnika, pisar dužan je takodjer voditi registar i upisivati svekolike stavke pri-  
hoda i razhoda, i svaki predmet, koji se tiče toga poduzeća ili puta; nastojati mu je pače, da registru po mogućnosti priloži izvorne i nesumnjive isprave ili namirnice, kako bi time sebe obezbjedio.

#### § 9.

### **Ima nadzirati hranu i spremara.**

Pisareva je dužnost paziti, da se hrana sačuva, i nadzirati spremara, te će nadgledati, da pomenuti spremar porazdijeli hranu vjerno i uredno; kao što će takodjer paziti, da hrana bude dobra i u dovoljnoj količini, i da mu spremar dađe o njoj svake sedmice račun.

#### § 10.

### **Kako imade primati oporuke, i kojih mu se je formalnosti pri tome držati.**

Ovlašćujemo pisare, a kad tih na brodu nema, kapetane, da na-  
pišu oporuke i svako drugo očitovanje posljednje volje onih čast-



nika, mornara i putnika, koji bi tečajem plovitbe na brodu teško oboljeli, te takim oporukama i takom očitovanju posljednje volje udjeljujemo istu moć i krepost, kao da su po javnom bilježniku sastavljeni; no samo, ako budu učinjeni pred dva svjedoka najposobnija izmedju brodske momčadi, a ti ne budu sa nasljednicima u srodstvu bližem trećega koljena.

§ 11.

**Kako mu se je vladati, kada popisuje stvari, koje pripadaju osobama na brodu preminulim, i kad ih nasljednicima izručuje.**

Umre li koji častnik ili mornar, dok brod ili plovi ili je u kojoj luci, gdje nije Našemu konsulu ili podkonsulu sjedište, neka pisar, a kad njega nema, kapetan sačini inventar trgovine, porabne robe i pisama pokojnika, što se na brodu nalaze; te će dužnost biti jednoga ili drugoga čuvati te stvari pomnjivo i vjerno i o njima dati nasljednicima tačan račun, osim da bude pokojnik postavio punomoćnikom i ovršiteljem oporuke naročitu koju osobu izmedju brodske družine; jer tada imaju se toj osobi na pohranu ostaviti pomenute stvari, no treba uvijek, da ih pisar u inventaru popiše. Ako brod pristane uz kraj u kojoj luci, gdje su nasljednici, paziti mu je, da njima preda pokojnikove stvari putem konsularne kancelarije ili nadležne javne oblasti; a koliko u jednom toliko u drugom slučaju, neka sebi pribavi dotičnu primku, da se njom obezbijedi i skaže; inače pak predat će stvari na pohranu Našim trgovačkim sudištima, kojim je dužan podnijeti, čim stigne, inventare izvešća i oporuke, a pomenuta sudišta imaju ih pomnjivo čuvati radi sigurnosti občinstva i stranaka, kojim je do njih stalo. Što se tiče raspolaganja stvarima, trgovinom i prtljagom nadstojnika voza, trgovaca i putnika preminulih na trgovačkim Našim brodovima, valja se držati slijedećih propisa: ako na putu umre koji nastojnik voza, trgovac ili putnik, valja sačiniti predpomenutim već redom i načinom tačan inventar njegovih stvari, trgovine i prtljage, a što se tiče pohrane, raspolaganja i predaje istih držati se je oporučne posljednje volje pokojnikove. Umre li bez oporuke, a ne bude put opredijeljen, no u krcatnici bude ipak naznačen prijamnik stvari, trgovine i prtljage pokojnikove, njihova se predaja ima tada učiniti u odredjenom mjestu i naznačenom primcu, a pri tome treba upotrijebiti zgodna sredstva opreznosti i sebi pribaviti potrebite primke.

Ako je mjesto odredjeno, gdje se stvari, trgovina i prtljaga imaju po krcatnici glasećoj na naredbu predati, a nije odredjena osoba prijarnika, ili je pokojnik kao prijarnik naznačen, u oba ova slučaja ima se navršiti put u svrhu, da se sve preda pravom posjedniku i pokazivaocu krcatnice zakonito naledjene, i u svrhu da se predaja stvari, trgovine i prtljage učini ili Našim konsulima i podkonsulima ili nadležnoj mjestnoj oblasti, koji će se postarati, da ih dalje upute i predadu pravim vlastnicima ili nasljednicima. Nije li pak mjesto odredjeno, ili su dva na obir odredjena, tada, pa bio ili ne bio naznačen prijarnik, nije brod dužan nastaviti ni navršiti put, no će u prvoj luci predaju učiniti na ruke pravoga prijarnika, ili sve odpraviti po prednjem propisu bilo na Naše

konsule, bilo na nadležnu mjestnu oblast; a, kao što se samo po sebi razumijeva, osim što će se u svim tim slučajevima podmiriti kapetanu uglavljeni naval vaskolik, ima mu se naknaditi i svaki izvanredni trošak.

#### § 12.

#### **Kako mu se je vladati podpisujući kreatnice.**

Pošto često biva, da pisar obično podpisuje kreatnice, to mu nalažemo, da pri tome upotrijebi opreznosti, koje u predhodnom članku napomenusmo, i da pusti, neka kapetan podpiše one kreatnice, u kojim bi učestnikom bio ili mogao biti koji mu srodnik.

#### § 13.

#### **Pisar ne smije ostaviti službu kad je brod na polazku, niti može sa kapetanom u srodstvu biti u drugom koljenu.**

Dok se preduzeti put ne navrši, pisar ne smije ostaviti svoju službu ni brod, ako je ovaj već odjedrio ili je spreman, da skoro odjedri, inače bit će osuđen na stotinu forinti gubitka i na druge kazni, kako se političkim oblastima svidi; a da se svaki dogovor štetonosan preduprijedi, kapetanovi srodnici, do drugoga koljena uključno, ne će moći bez privole brodovlasnika služiti kao pisari niti pisarskih posala obavljati.

### ČLANAK IV.

## O peljaru i o pouzi<sup>1</sup>

#### § 1.

#### **Peljar i pouza imadu se smatrati kao brodski častnici; pa o djelatnosti njihovoj.**

Peljar i redoviti pouza kao što i pisar imadu se na trgovačkim brodovima smatrati kao častnici; a, kao taki, imadu učestvovati u odlukama i u djelima, o kojim se bavismo u prvom članku; te očitujemo, da mnijenje vanrednoga peljara ima se primiti i valjat će u pogledu onih djela i odluka, što se samo plovitbe tiču; a naprotiv nema se ni zaiskati njegovo mnijenje o predmetima, koji se tiču broskoga posloводства i oporučnih naredaba.

#### § 2.

#### **Peljar i pouza treba, da su sposobni, i kazni proti nesposobnim.**

Pošto je osobito peljareva i pouzina dužnost, da pregledaju tek plovitbe i da krme brodom, te tako u njihovim je rukama brod i njegov voz, neka se nitko ne usudi stupiti u službu takova zamašaja i odgovornosti, pače ni ponuditi se, da će je vršiti, ako joj nije dovoljno vješt po iskustvu stečenu višekratnim putovanjem. Opominjemo za to kapetane, da pri odabiru sposobna i iskusna peljara i pouze što veću pomnju i opreznost upotrijebe time, što će ih podložiti predhodnu ispitu, a svaki redoviti peljar i pouza kojega se sposobnost pronadje nedostatna, ima se najstrožije kazniti, ako po njegovoj krivnji na putu nastane koja nenadana nezgoda. Dotični lučki kapetani imadu paziti, da se ova naredba kao

<sup>1</sup> pouza — nocchiere.



i svaka druga u ovom oglasu sadržana svestrano vrši, a ako nadju, kad im brodovi po propisu podnesu dnevnik, da je brodska momčad u čem god prekršila te naredbe, imadu nalazak svoj prijaviti dotičnoj vladi, da ona provede izvršenje propisanih kazni, ili, ako se kazni imadu odrediti po razboru i prema okolnostima, da ih drugim na izgled odredi.

### § 3.

#### **Kazni protiv peljara i pouza za štete počinjene krivnjom i zlobno.**

Kada ni prosto neznanje ne smije ostati nekažnjeno, razložito je tim većma što naredjujemo, da uredovno budu kažnjeni najvećom strogošću, pa i po samim zakonima, što za zločinstva postoje, oni peljari redoviti kao i vanredni, i one pouze, što bi krivnjom svojom i zlobno dali povoda pogubi, plijenu ili zalasku s puta, ili drugoj kojoj teškoj šteti bilo broda bilo voza.

### § 4.

#### **Mogu se i imadu se uapsiti i u austrijansko primorje odputiti.**

Radi šteta nanesenih, kao što je gore rečeno, nevještinom, nepomnjom ili zlobom peljara ili pouza, kapetan može i mora ih uapsiti, posavjetovavši se sa častnicima, te predati ih Našim konsulima ili podkonsulima, ili odpraviti ih prvim narodnim brodom na dotične političke oblasti u primorje.

### § 5.

#### **Dotične dužnasti redovitih i vanrednih peljara.**

Tečajem obične plovitbe redoviti peljar ima sam zapovijedati i sam upravljati, kako i kamo treba brodom krmiti, a tečajem vanredne koje plovitbe, neka pusti zapovijedanje i upravljanje vanrednome peljaru.

### § 6.

#### **Ako se mnijenja kapetana i peljara u pogledu plovitbe ne slažu odlučivanje biva većinom glasova.**

A nastane li, u pogledu rečene plovitbe, kakove nesuglasice izmedju kapetana i peljara ili pouze, ova dva posljednja ne mogu ni prisiljeni biti, ni postupati po svojoj glavi, nego, pošto budu sazvani svi častnici, nastojnici voza ili drugi učestnici i putnici vješti, ima se usvojiti i izvršiti odluka, utanačena i stvorena većinom glasova.

### § 7.

#### **Treba, da ima uza se sjevernicu i druge sprave, koje za plovitbu služe.**

Treba, da redoviti peljar uznastoji imati uza se sjevernicu, kruglje, sprave sferičke i astronomičke i vodovide, a osobito takovih sprava ili vodovida, što ponajviše mogu biti koristni i potrebiti, da se pronadje ne samo, koliko je dubljine, dužine, širine i koliko brod stupa naprijed, no pače da se uzmogne raspoznati vode, zemlje, ostrva i plitvac, na koje bi brod na preduzetom putu naišao.

Nadgledništvo ima se pobrinuti u smislu Naših naredaba, da vodopisnoga profesora pouči; a lučki kapetani imadu na toga pro-

fesora upućivati kapetane i peljare radi daljih razjašnjenja i pouke njihove teoretično-praktične, kao i za to, da im on možda dade takih vodovida i drugih pomoćnih sredstava, kojim bi se mogli sve to bolje usposobiti opreznu vodjenju broda pri plovitbi.

#### § 8.

##### **Svoje opaske ima priobćiti kapetanu ili pisaru.**

Peljar, bio redovit ili izvanredan, ima kapetanu ili pisaru tačno i podrobno priobćiti svaku stvar, koja se plovitbe tiče, sve što o njoj opazi ili otkrije, eda jedan ili drugi od njih uzmogne to zabilježiti i upisati u dnevnik, o kom smo se bavili u članku II.. § 2.

#### § 9.

##### **Kao zamjenik pisarev ima mjesto njega vršiti njegovu službu pri predaji robe.**

Kad ne bude na brodu nikakva pisara ili pisar bude zapriječen, redoviti peljar ili pouza ima, na zahtjev kapetana, glavom prisustvovati predaji robe, koja se u brod ukrcava, ili s broda iskrcava, te mu je paziti, da se pri raskrcavanju roba pomno sačuva od svake štete, a tako isto da pri ukrcavanju bude udesno uredjena o čem pak ima tačno izvijestiti kapetana.

#### § 10.

##### **Zavisnost i djelatnost.**

Ni peljar ni pouza i ako su častnici, ne smiju preko službe svoje sebi prisvajati druge vlasti ili djelatnosti, van one, koju im stalno ili privremeno odredi kapetan, čigovim se naredbama imadu podložiti, a to, kao što treba, smjerno, valjano, pokorno i us-trpljivo.

#### § 11.

##### **Kad ne bi bilo kapetana, ili bi bio zapriječen, peljar ili pouza ima ga zamijeniti i vršiti njegovu službu.**

Ne bude li na brodu kapetana, ili bude li on zapriječen, ima ga privremeno zamijeniti peljar ili pouza, a taj će tada vlastan biti, da naredi glavom što ureba povodom događaja, s kojih bi mogla nastati pogibelj u odvlaci, ali će pak o odredbi svojoj i o njenom povodu svagda kapetana izvijestiti.

#### § 12.

##### **Izuzevši slučaj opravdana uzroka, peljari imadu se povratiti u austrijsko primorje i, prije no što se put navrši, ne mogu iz službe istupiti.**

Peljar ne smije prije no se do kraja navrši put, na koji se je obvezao, ni iz službe istupiti, niti odpušten biti, pa ni u slučaju uzajamne privole; Naša je pače brižljiva namjera i ozbiljna zapovijed, da peljari, osobito ako su Naši podanici unajmljeni na primorju, nemađu u tudjim lukama ostaviti službu, koje su se na brodu primili; no valja, da se istim brodom povrate u rečeno Naše primorje, osim da bi u jednom koliko u drugom slučaju bilo pretežna uzroka ili zakonite zapreke, štono kapetan ima uredno dokazati.



### § 13.

#### **Kazni protiv onih, koji s broda odbjegnu.**

Svaki peljar, bio redovit ili izvanredan, bio Naš podanik ili inozemac, koji, pošto stupi u službu di se obveže, da će je vršiti, odbjegne ili je se odreče u kojoj luci Našega primorja ili inozemnoj, osobito ako to biva pri skorom polasku broda, neka se javna izgleda radi osudi na tjelesne kazni, i osim toga ima naknaditi svaku privatnu štetu; a cesaro-kraljevski konsuli imadu sva sredstva upotrijebiti, da se ova naredba izvrši.

### § 14.

#### **Pouzina djelatnost.**

Pouza ima kao područnik zapovijedati na provi do krmina jarbora, te sam ili po drugome izvršavati svaku kapetanovu naredbu i odredbu koliko danju toliko po noći.

### § 15.

#### **Nastojati mu je, da se uzdrži sloga izmedju brodske momčadi.**

Neposredna je i zasebna dužnost pouze promicati i podržavati izmedju brodske momčadi jedinstvo, slogu i mir, te će svaku smutnju utišati i tačno dojaviti kapetanu, ne čekajući, da se pojavi, no tek nasluti ili posumnja, da bi se pobuna, zavjera ili zla namjera pojaviti mogla; a neka se strogo čuva od svakoga djela ili riječi, kojim bi potači i razdražiti mogao na svadju ili pobunu, bilo obću, bilo zasebnu, inače bit će najstrožije kažnjen.

### § 16.

#### **I da je zabavlja radnjama i poslima, koji su brodu potrebiti ili koristni.**

Pouza pazit će, da svaki mornar službu svoju marljivo vrši po dotičnu nalogu i razredbi, i da se nijedan besposlici ne oda; a bio brod na plovitbi ili usidren, ima mornare zabaviti kojim god vježbanjem, poslom ili radnjom, koja je brodu potrebita ili koristna, kao što to biva popravljanjem jedara i konoplja, čišćenjem broda iznutra i s dvora, i tako dalje, no će se čuvati, da ih praznikom bez prijeko hitne potrebe ikakvom radnjom zabavi; u tu svrhu.

### § 17.

#### **Neka pazi na pribor korita.**

Pouzina je dužnost osvjedočiti se, da li na brodu ima u dovoljnoj količini dobrih sidara, puta, jedara, konoplja i podobna potrebita pribora; te će tečajem plovitbe svaki dan pregledati opravu gornjeg i donjega oputa, i kapetana obavijestiti o manama i o svakoj popravci i poboljšici, koja mu se sviđi uputna.

### § 18.

#### **O vezanju broda.**

Kad je brod na polasku, ima se pouza pobrinuti, da se sidro iztegne, a kada brod u koju luku doplovi, nastojati mu je, da se jedra spušte, da se čela priprave i da se brod priveže u takom položaju i takim načinom, kako ne bi ni sebi ni drugim brodovima nanio kakve štete; čega radi neka ga tvrdo priveže s mora o sidro, a s kopna o koji kolutić, stupac, svjetionik i tako dalje; pazeći uz

to, da o sidro priveže prazno burence ili drugi koji plutaći sud, koji bi, kao obilježje sidra, služio na opomenu drugim brodovima.

§ 19.

**O podbrodju.**

Pouza ima, prije no se sidro iztegne, obaći podbrodje i osvje-  
dočiti se, da li je sve u njemu tako uređeno i namješteno, da se  
nije odtud bojati kakve štete ni docnije u plovidbi.

§ 20.

**O vatri.**

Ima osobito paziti na vatru, kako bi brod i voz sačuvao od  
svake štete.

§ 21.

**O nadnicama.**

Nastane li kakve prepirke u pogledu mornarskih nadnica,  
bilo redovitih, bilo izvanrednih, ima se o tom uvažiti pouzin iz-  
vještaj, jer on može bolje, no iko na brodu, poznati i prosuditi  
trud i zaslugu pojedinih mornara.

§ 22.

**Neka se tečajem plovidbe ne svlače.**

Ni peljar, ni pouza, pa ni kapetan ili ti brodovodja ne smiju  
se tečajem plovidbe svlačiti, no imadu spavati odjeveni, da uzmožu  
spravni biti priskočiti brodu u pomoć, kad god uztreba.

§ 23.

**Kazni proti nemarljivih.**

U ostalom peljar i pouza imadu se paštiti, da sve dužnosti  
službe svoje tačno ispune; jer svaki prijestup pri vršenju te  
službe, pa bio i neznatan, može se kazniti odbitkom dvomjesečne  
plate, a sa razmjernim gubitkom dobitka, ako bi u putnom probitku  
broda učestnici bili; no, kao što se po sebi razumijeva, imadu Naši  
konsuli i podkonsuli, ili lučki Naši kapetani u Trstu, na Rieci i  
u Senju, a dotično političke oblasti razviditi, da li je pristup  
odista počinjen.

**ČLANAK V.**

**O topdžiji i o spremaru (dispensiere).**

§ 1.

Ni topdžija ni spremar ne madu se smatrati kao brodski časnici;  
i što se njih tiče, valja uporabiti pravila i kazni, štono ih za mor-  
nare u susljednom članku ustanovljujemo.

Topdžija i spremar na trgovačkim Našim brodovima nemaju  
se smatrati kao časnici, i po tome niti su vlastni niti držani vije-  
ćati ili glasovati pri odlukama i djelima, što se broda ili voza tiču.  
Zasebno zvanje topdžije i spremara, ili njima podobnih, ne rješava  
ih dužnosti, da opravljaju druge poslove i radnje, koje su morna-  
rima u obće naložene ili da se kao oni trude; čega radi ne mogu se  
oteti poduzimanju i vršenju tih mornarskih rabota ni s razloga, da  
su taman zabavljani opravljanjem zasebne svoje službe, jer kape-



tan i pouza, znajući koje su potrebe brodu pretežnije, hitnije ili koristnije, imadu prema istim rasporediti, kakvim poslom treba, da se svaki sarazmjerno bavi. U slučaju otpora ili neposlušnosti imadu se kazniti isto onako, kao što ćemo u pogledu mornara narediti u sljedećem članku.

Uslijed toga sve dužnosti, u istom članku mornarima naložene, imat će podpunu moć i krepost i u pogledu topdžije i spremara, koji, unatoč zasebnu zvanju svom, nijesu ništa više no prosti mornari.

## § 2.

**Nastojanje topdžije oko topništva i svega, što na ovo spada.**

Topdžija ima neposredno nastojati oko topništva i topničkog orudja, pazeći, da bude uredno držano i sačuvano od svake štete i škode.

## § 3.

**Na što treba paziti pri pozdravnom pucanju.**

Kada brod pucnjavom pozdravlja, topdžija ima nabijati i izmetati topove, ali, što se tiče kakvoće i reda hitaca, držati mu se je naredaba i naputaka kapetana, ili na to odredjenog častnika, i neka pazi, da sukija ne uzmogne metkom domašiti se osoba, brodova ili kuća, i nanijeti im kakve štete, inače bit će najstrožije kažnjen. Predpostavljamo u ostalom, da će topdžija biti vješt, kako i kojim opreznostima valja nabijati i izmetati topove; ipak, veće sigurnosti radi, nalažemo, neka ga kapetan podloži ispitu.

## § 4.

**Zavisan je od kapetana u pogledu pomenutih pozdrava.**

Neka se topdžija bez predhodne naročite naredbe kapetana ili na to odredjenog častnika ne usudi pozdravljati, osim ako bi pozdrav namijenjen bio gospodaru ili naručevniku, koje, u odsustvu kapetana i častnika, može topdžija pozdraviti pri njihovu dolasku na brod i pri polasku.

## § 5.

**Dužnosti, kada se pomorski boj bije.**

Prilikom kakve bitke topdžija treba, da svu svoju djelatnost i najveću pomnju uloži, izvršujući tačno kapetanove i pouzine naputke i poučavajuć ostale mornare. Svaka najmanja njegova nepomnja bit će strogo kažnjena.

## § 6.

**Kako se ima kazniti kradja džebane.**

Ako bi topdžija ukrao ili prodao praha ili druge džebane ili ti topničkog orudja, ili ako bi svojim nemarom nanio kakve štete, osim što će naknaditi vrijednost ili štetu, ima mu se odbiti toliko, koliko iznosi dvomjesečna njegova plata, a sarazmjerni iznosak, bude li se unajmio na put ili na dio.

## § 7.

**Spremarove dužnosti.**

Spremareva je dužnost svaki dan dijeliti hranu u obične ure i prema dotičnim uglavama, i po obrocima, što ih kapetan odredi.

## § 8.

### **Kazni protiv krivih upravnika i razdavača zaire.**

Pod nijednim izgovorom, a naročito pak ni uslijed dobrovoljne odreke mornara niti poradi preboja dugova, ma bili ti i na brodu učinjeni, ne smije spremar ni u jednom slučaju ni u drugom zadržati ikoji dio obroka.

Ako bi u pogledu količine ili kakvoće dotičnih obroka prešao mjeru, koju kapetan odredi, neka spremar plati četverostruko u ime kazni. Ima se kazniti, kako se kapetanu svidi, da je pravo, onaj spremar, koji bi bez kapetanova znanja i privole kupio ili u zamjenu uzeo ikoji dio obroka, ma bilo to po pravoj vrijednosti i razmjeru; jer Mi želimo i ozbiljno zapovijedamo, da se sva vojska, urednom, zdravom hranom svakidašnjom, održi u snazi svojoj, kako bi mogla odoljeti neprilikama i naporima plovitbe.

## § 9.

**Ako džebana i zaira ne budu u dobrome stanju, ima obavijestiti kapetana.**

Ako spremar opazi, da se je hrana oštetila ili da se kvaru pri-miče; najskoli, ako dočuje, da brodskoj momčadi nije po volji količina ili kakvoća hrane, ima to odmah na znanje dati pisaru ili kapetanu.

## § 10.

**Nastojati mu je, da se hrana sačuva; kazni povodom nemara i zlobe.**

Spremar ima poglavito i osobito tako nastojati i takim se radom baviti, kako bi najzgodnije hranu uspješno sačuvao i u dobrom stanju uzdržao. — Poradi svake svoje nepomnje, najskoli kada bi njom prouzročio zlokočnih posljedica, bit će kažnjen zatvorom ili robijom, a ta će se kazan odmjeriti prema veličini nastavše posljedice; bude li u tome zlobe i zle nakane, spremar ima se smatrati kao javni razbojnik i kazniti onako, kao što je određeno u 96. članku Terezina karnoga zakonika.

## § 11.

### **Nastojanje oko bolestnika.**

Ako oboli kapetan, ili koji mu drago častnik, nastojnik voza, trgovac ili mornar, spremareva je dužnost paziti, da bolestnik ne bude bez njege niti bez prikladne hrane; čega radi treba, da bolestnika svaki dan razgleda i o njegovim potrebama kapetana izvijesti.

## § 12.

### **I oko mornaraca.**

Spremar ima ljubežljivo mornarce poučavati u mornarskoj službi i nastojati, neka se drže čisto i neka u strahu božjem živu, milosrdno ih odvraćajuć od svakoga poroka i mane, a opomenama i izgledom pobudjujuć ih na kršćanske vrline i na čudorednost. Zamašnije poroke mornaraca i njihovu razuzdanost treba, da pri-javi kapetanu, inače biva suodgovoran; jer na njega pada krivica rdjava uzgoja, kao što ga za dobar uzgoj ide pohvala i zasluga.



# O mornarima i mornarcima<sup>1</sup> i o ostaloj brodskoj momčadi.

## § 1.

**Ne bude li zakonitih zapreka, mornari imaju na brod prijeći onoga dana, koji njima kapetan odredi.**

Svaki mornar, bio Naš podanik ili inozemac, kad se na službu kojega broda unajmi, dužan je u taj brod glavom ukrcati se u onom mjestu i onoga dana, što mu ih kapetan odredi; inače bit će uapšen u Našim ili u tuđim lukama te primoran za sve vrijeme najma svoga služiti bez ikakve nadnice i plate, koje će ubožkoj blagajni pripasti; najskoli ako neposluhom svojim i docnjom nanese brodu kakve štete, izuzevši svagda slučaj zakonite kakove zapreke, koju treba na vrijeme kapetanu prijaviti.

## § 2.

### Kazni proti odbjeglom.

Mornar pak, koji sa službe odbjegne na putu, za koji se je unajmio, prije neg se taj put navrši (a ne će se smatrati, da je put navršen, dok se brod u posljednjem mjestu svoga opredijeljenja ne usidri i podpuno ne razkrca), ne samo gubi pravo na sve zaostatke plate svoje, a ti će po prednjem propisu ubožkoj blagajni pripasti, no bit će još osuđen na tjelesne kazni primjerene okolnostima, medju kojim se je odbjeg slučio.

Nalažemo za to političkim oblastima, cesaro-kraljevskim konsulima i podkonsulima, neka sudjelujuć uzrade, da se ova naredba najtačnije izvrši.

## § 3.

**Izuzevši slučaj zakonita uzroka, ne smiju mornari, a još manje mornarci, ostaviti brod prije povratka njegova u austrijsko primorje.**

Naša je Previšnja volja i ozbiljna zapovijed, da mornari podanici Naši, unajmljeni u lukama austrijskoga primorja, a najskoli mornarci, ne smiju iz službe isupiti niti otpušteni biti u inozemnim lukama, pa ni onda, kada to biva uslijed uzajamna dogovora sa kapetanom, ili pošto se put navrši ili najmu njihovu izteče rok; nemađu dakle ni pod kojim izgovorom ostaviti službu, dokle god se brod ne povraća u kakvu luku austrijskoga primorja, osim da zakonita koja zapreka nastane, a tu treba dokazati otpustnicom, koju će kapetan izdati; prijestupnici će se kazniti globom od dvadeset i četiri forinta; mornarci će podpasti pod koju težku tjelesnu kazan. Ako bi se kapetan usudio zloupotrijebiti tu njihovu dužnost, neka političke oblasti, ili konsuli ili podkonsuli učine mornarima što je pravo, prisudjujuć im primjerenu i pravednu platu.

U parnicama, koje se tiču predmeta preko petdeset forinti vrijednosti, prosto je utok podnijeti trgovačkom sudištu druge molbe na Našem primorju.

<sup>1</sup> mornarci = mozzi.

#### § 4.

### **Kazni protiv onih, koji bez kapetanova dopusta budu s broda odsutni.**

Neka se nijedan mornar, koji se još u službi nalazi, i najskoli mornarac, nikada i nigdje ne usudi bez izričite privole i dopusta kapetana ili častnika, koji privremeno toga zamjenjuje, odalečiti se s broda, na kraj se iskrcati ni pod kojim izgovorom, niti s kojega god povoda ili potrebe, inače imadu se kazniti sa dvanaest forinti globe, a osim te novčane kazni i zatvorom, kad bi taj pristup po drugi put počinili; naprotiv svaki od njih može povodom prave nužde zamoliti kapetana, da mu pomenuti dopust dađe, i nadati se, da će mu ga kapetanova pravičnost udijeliti, osobito ako ne bude na brodu trgovine, a brod bude u zaklonu od svake pogibelji mora i vjetra.

#### § 5.

### **Neka ne prenoćuju na kopnu, i neka se pri plovitbi ne svlače.**

Nijedan mornar ne smije prenoćiti na kopnu, nego tek, kad bi obolio ili prinudjen bio s vanredne kakve službe, koja se broda tiče; dapače, pošto mornari imadu svaki čas za svaku potrebu spravni biti, ne smiju se noću svlačiti, pa ni izuti sve, dok morem plove; a ni u luci, ako na brodu bude trgovine, a brod bude izložen kakvoj pogibelji moru ili vjetru na udarcu, inače bit će takodjer kažnjeni sa dvanaest forinti globe, a i zatvorom, kad bi po drugi put prestupili.

#### § 6.

### **Kazni protiv onih, koji obavljajuć službu zadrijemaju, ili zadrije-manje ne prijave.**

Ima se kazniti globom od šest forinti onaj mornar, koji zadrije-ma, kad je na straži ili kad službu obavlja, a globom od tri forinta svaki od brodske momčadi, koji, zatekavši mornara zadrije-mana, propusti dojaviti ga kapetanu.

#### § 7.

### **Nitko ne smije samovoljno uzimati sebi obroke.**

Zabranjujemo mornarima, mornarcima i svoj brodskoj momčadi, da bez dozvole kapetana ili onoga, koji na razdavanje hrane bude odredjen, samovoljno uzimlju hrane ili pića, pa ni onoliko, koliko ih u ime obroka ide, i pristupnici imadu se kazniti sa šest forinti globe, a uz to, u slučaju ponovljenja prijestupa, i tjeslesnim kaznama podvrći; ako im se ne bi hrana razdijelila u odredjene ure, ili joj količina ne bi bila prema ugovoru, niti dobra i zdrava, što se kakvoće tiče, tada neka oni smjerne svoje prigovore i žalbe kapetanu prikažu i u njegove se odredbe uztrpljivo pouzdaju; ako se pak s kapetanove zlobe ili nemara ne odredi, što bi shodno i uspješno bilo, prosto je brodskoj momčadi molbe svoje kapetanu ponavljati; no neka se dobro čuva, da ne zavrigne kakvu pobunu ili smutnju, dočim naredjujemo, da u tom slučaju buntovnici i smutljivci budu najstrožije kažnjeni, kao što je već ustanovljeno u članku 26 Terezina karnoga zakonika; brodskoj pak momčadi priuzdržavamo pravo nadležna utoka na cesaro-kraljevske kon-



sule i podkonsule, koji će se pobrinuti, da se brodskoj momčadi naknadi i naplati u novcu šteta skopčana s nedostatnom ili nevaljalom hranom.

#### § 8.

**Kazni protiv onih, koji napuste ili zanemare spašenje broda.**

Ako mornar, mornarac ili tko drugi od brodske momčadi, prilikom kakove morske ili neprijateljske pogibelji, napusti ili zanemari spašenje ili obranu broda, taj će prema prilikama kažnjen biti zatvorom, batinanjem ili robijom; nemogućnost spašenja ili obrane broda valja, da kapetan i časnici pripoznadu i očituju; i u ovom samo slučaju bit će mornarima i mornarcima dopušteno napustiti brod.

#### § 9.

**Ranjenici imadu se na kraj iskrcati i na kopnu liječiti.**

One, koji, bilo pri obrani bilo pri vršenju kakva posla službe svoje, ostanu ozledjeni, kao i

#### § 10.

**Takodje oni, koji teško obole.**

One, koji teško obole, kapetan može privolom časnika iskrcati na kraj, ma bilo i u tuđoj zemlji, samo ako je naseljena i pitoma; isti kapetan pak ima se pobrinuti, da te ranjenike ili bolesnike kojoj milosrdnoj i poštenoj osobi preporuči, a pravo mu neokrnjeno ostavljamo, u koliko ga ide, da u zajedničke ili zasebne pohare uračuna troškove njege i druge, o kojim ćemo govoriti u susljednom članku, koji se plata tiče.

#### § 11.

**Kazni protiv onih, koji se lažno očituju podanicima.**

Ako mornar, mornarac itd., kada se u najam uzimlje i u brodsku momčad zapisuje, lažno očituje, da je Naš podanik, ima se srazmjerno kazniti, prema okolnostima i posljedicama, zapljenom plate ili tjelesno: zatvorom, batinanjem, robijom.

#### § 12.

**Dužnost mornara i mornaraca.**

Mornari, mornarci itd. imadu svaki dan, svake ure i svugdje svu svoju djelatnost uložiti na službu i u korist broda, pribora mu i voza, a to kad je brod na plovitbi, kao i kad se radi o sačuvanju, popravljanju, poboljšanju njegovu, o pribavkama i potrebama njegovim kako po moru tako i na kopnu; dužni su čak za brod sjeći drva, kreći vodu, ili savurnu; imadu prema tome marljivo i tačno izvršavati po nalogu kapetana i časnika svaku službu i radnju, ni koju ne izuzevši, koja se broda ili voza tiče, a uz to ih opominjemo, da je kapetan ovlašten uporne i tvrdokorne kazniti, kako je to ustanovljeno u članku II. § 28. ovoga oglasa.

#### § 13. i 14. ukinuti.

#### § 15.

**Nije dopušteno držati uza se ni oštroga oružja ni pušaka.**

A da se odvrati svaka prilika zlodjelima, zabranjujemo pomoreima držati oštra oružja i pušaka, a najskoli pak njime se po-

služiti, inače bit će kažnjeni potpunim gubitkom plate, a podpast će pod teške tjelesne kazni, kad po drugi put prestupe. Kapetani imaju paziti, da se ovaj zakon vrši.

§ 16. ukinut.

§ 17.

**Zabranjeno je trgovati za svoj račun bez kapetanove privole.**

Neka se nitko, bio mornar, bio mornarac ili druga osoba brodske momčadi, plovio za platu ili na dio, ne usudi bez kapetanova znanja i privole voditi ikoju trgovinu za zasebni svoj račun; a najskoli takovu, kojom bi, budući nedopuštena, mogao izložiti neprilikama brod, voz i Našu zastavu, a bude li se kapetan trgovini nerazložno protivio, on će svaku štetu naknaditi mornaru, mornarcu itd., koji obzirom na obrečenu mu naknadu ima međutim sljepački izvršiti kapetanovu volju.

§ 18.

**Treba ispunjavati vjeroispovjedne dužnosti.**

Mornari, mornarci i ostala brodska momčad, budu li Naši podanici, imaju izvršavati glavniya pravila svoje vjeroispovijedi, promišljajući, da pomoći i zaštititi božjoj ne može se nadati onaj, koji se ne moli bogu tvorcu čovjeka i vasiona i jedinom izvoru svakoga dobra; i da na se navlači strašni božji gnjev, tko zapušta ispunjavanje dužnosti, koje mu božje zapovijedi i crkveni zakoni nalažu; a pošto je između tih uskrsno pričešćenje, svaki mornar, svaki mornarac itd. ima se kapetanu iskazati običnom ceduljom, da se je pričestio, čega radi kapetani dat će njima vremena i prilike, da uzmognu toj dužnosti zadovoljiti, a političkim će oblastima dojaviti tvrdokorne, koji će biti strogo kažnjeni.

§ 19.

**Neka se prije polaska, te svakoga mjeseca pročita nazočni koliko susljedni članak.**

A da se nitko, bio mornar, mornarac, pa ni ostala brodska momčad ne uzmogne neznanjem svojih dužnosti i obveza izgovarati, naredjujemo, neka im kapetan ili koji drugi častnik jasnim glasom i u jeziku, koji razumiju, pročita i protumači nazočni koliko susljedni članak, i to prije no će brod da odjedri iz kakve luke Našega primorja, ponavljajući pak to čitanje od vremena do vremena barem jednom na mjesec.

**ČLANAK VII.**

**O plati, pristojbama i nagradama kapetana, brodovodja, časnika, mornara, mornaraca i ostale brodske momčadi.**

§ 1.

**Kada počinju i kada dospijevaju teći plate.**

Plate i ostale pristojbine kapetana ili ti brodovodje trgovačkih brodova, bilo da oni plove s Našom poveljom ili bez nje,



imađu u potpunom svom iznosu teći od dana, kojega mu vlastnici ili učestnici brod predadu, pa sve do dana, u koji bi iz službe zaista otpušten bio kapetan ili ti brodovodja; no uglave li o tome stranke štogod međju sobom, držati se je uvijek tih ugovora; a ipak ni po kojem ugovoru.

## § 2.

**Ne smije se brod ostaviti prije povratka njegova u austrijsko primorje.**

Bezuslovno nalažemo dojednom kapetanu ili ti brodovodji, pa bio ili ne bio na platu, neka službu broda ne ostavlja prije, no se brod povrati u koju mu drago luku primorja, i tu podpuno razkrea i primi dopust slobodna saobraćaja.

## § 3.

**Plate prestaju onoga dana, kojeg brod pogine na moru, postane tuđjim plijenom, raspremi se ili proda.**

Ako pak brod pogine na moru, a ne bude nikako moguće spasiti ga, ako postane tuđjim plijenom, ili se raspremi, proda ili inače otudji, bilo to u narodnim ili u tuđjim lukama, prije ili poslije neg je kakav put preduzeo, po odluci vlasnika ili uslijed nenadna kakva slučaja, plata kapetanu ili ti brodovodji ne će već teći od dana, kojeg biva poguba i zapljena, ili kojeg se brod raspremi, proda ili otudji; naprotiv

## § 4.

**Valja platiti brodskoj momčadi putni trošak za povratak u primorje.**

S jedne strane upućujemo kapetane i brodovodje, neka se, nigdje ne dangubeći, povrate u cesaro-kraljevske države, a s druge odredjujemo, da im vlastnici ili učestnici imađu naknaditi, što im se upravo hoće u ime troška za prehranu i put do povratka njihova po moru u koju god luku primorja, gdje će trgovačka sudišta, nastane li kakva razmirica, prosuditi te troškove i po pravom ih cjeniku odmjeriti.

## § 5.

**Odredbe i uglave za slučaj kapetanova ili brodovodjina bolovanja ili ozledjenja.**

Kad bi se kapetan ili brodovodja, povodom naravne kakve nemoći ili s toga, što je u bitci ili inače ostao ozledjen brodu na službu i korist, imao liječiti na brodu ili na kopnu, tada redovita mu plata ne će prestati teći, dokle god brod iz one luke ne odjedri; oстане li kapetan ili ti brodovodja na kopnu, ima mu se u novcu naknaditi potrebiti trošak za njegu, prehranu i put do povratka njegova po moru u kakvu luku Našega primorja, a to pošto svoje račune preda na ruke bilo povjerenika, bilo naručevnika, bilo nastojnika voza ili novoga kapetana.

## § 6.

**A u pogledu častnika i mornara podanika Naših i inozemaca.**

Po istim ovim odredbama imađu se troškovi dosuditi i naknaditi i plata podmiriti onim časticima i mornarima podanicima

Našim, koji, radi predpomenutih zapreka, budu prinudjeni ostati na kopnu i ostaviti službu broda; a što se tiče častnika i mornara inozemaca, ima im se naknaditi trošak njega i predujmiti dvomjesečna plata, osim dotičnih zaostataka još valjda nepodmirenih.

#### § 7.

**Tim odredbama i pristojbama nema mjesta, kad je ozleda ili bolest krivnjom prouzročena.**

Pomenuta naknada troškova za njegu i put ne će se dosuditi onom kapetanu niti onim častnicima i mornarima, koji se ozlede ili obole krivnjom svojom ili povodom neuredna života; te ti ništa drugo nemadu tražiti već samo dotične zaostatke svoje plate, ili pripadajući im može bit dio probitaka.

#### § 8.

**Odredbe i pristojbe, kada tko na obranu broda pogine.**

Ako na obranu broda, ili drugom prilikom u službi ili na korist broda, pogine kapetan, kakav častnik ili mornar, plata preminulog ima se nasljednicima podmiriti po cjeniku sarazmjernu cijelom putu, za koji brod bijaše opredijeljen, no to samo ako brod sretno stigne u koju luku.

#### § 9.

**Konsuli imadu odmjeriti troškove za njegu, prehranu i put.**

Konsuli ili podkonsuli, a gdje tih nema, brodski častnici imadu po pravom cjeniku i prema prilikama, obzirom na mjesta i na osobe, odmjeriti troškove za njegu, prehranu i put. U ostalom

#### § 10.

**Nagrada onim, koji se budu odlikovali braneći brod.**

Očitujemo, da ćemo nagraditi one kapetane, častnike i mornare, koji prilikom slavnja boja održe čast zastave i naroda, a osobito one, koji bi u takoj prigodi postali za službu nesposobni.

#### § 11.

**Nema mjesta povišenju plate ni preinaci uglavljenih uvjeta.**

Pod nijednim izgovorom, ni s ikojega razloga, a naročito ni s uzroka, da je opasnost plovitbe ili neprijatelja velika, ne može nijedan kapetan ni brodovodja niti častnik, mornar, mornarac itd. tražiti veću platu ili dio, niti novih boljih uvjeta, no što ih bude ugovorio za uglavljeni put ili službu.

#### § 12.

**Uzgredni dohodci imadu se kao nevaljani i nezakoniti smatrati, ako ne budu ugovoreni.**

Kapetan ili ti brodovodja ne smije uračunati, a kamo li sebi prisvajati ikakva uzgredna dohodka, pa ni takovih, koji su kapetanu na korist u općem običaju ušli, ako mu ne budu prije naročitim ugovorom dozvoljeni i ustupljeni od vlasnika ili saučestnika broda.



§ 13.

**Pa ni dohodak saukrcaja (portata).**

Ni častnici ni mornarci niti mornarci ne smiju, ne plaćajuć navla, kreći za svoj račun ikakve robe u ime saukrcaja ili tome podobna, izim da im se taj besplatan saukrcaj dozvoli u uglavama najamne pogodbe; u tom slučaju ne će moći preko dozvoljene količine kreći, inače imadu u ime kazni dvostruko naknaditi naval.

§ 14.

**Za prtljagu ne plaća se naval.**

Prtljaga častnika i mornara, plovili oni na platu ili na dio, bit će svagda i svugdje prosta od navla.

§ 15.

**Pogodbe imadu se pismeno utvrditi.**

Pogodbe, koje kapetan ili brodovodja sklopi sa častnicima, mornarima itd., plovili oni na platu ili na dio, imadu se, prije polaska broda, pismeno utvrditi i u kapetanovu knjigu tačno upisati; inače vjerovat će se častnicima i mornarima, u koliko svoje navode zakletvom potvrde.

§ 16.

**Mjesec dana po sklopljenoj pogodbi častnici i mornari mogu doći na brod i primati hranu, a mornarci platu.**

Častnici, mornari i mornarci mogu se prikazati i ostati na brodu, čim isteče mjesec dana pošto se unajmi; a kapetan dužan je primiti ih, davati im podpunu hranu i polovicu plate do dana, kojeg se izvjesi stijeg ili izmetne top kao znak polasku; od toga dana unaprijed ne samo davat će se hrana častnicima, mornarima i mornarcima, koji se budu prikazali i budu na brodu ostali, no će im i teći podpuna plata.

§ 17.

**Obroci hrane imadu se u naravi dijeliti.**

Naredjujemo, neka se dotični obroci hrane ne uglavljaju u novcu, no neka se u naravi razdaju i na putu i u pristaništu, kada se služba odista obavlja, koliko i za vrijeme kada se ista poradi zakonite kakve zapreke ne uzmogne vršiti; zaište li tko takve obroke u novcu uglavljene, trgovačka sudišta, konsuli ili podkonsuli ne će te zahtjeve uvažiti.

§ 18.

**Častnici i mornari, koji se nesposobni pokažu, nemadu prava na platu no samo na hranu.**

Ako se po učinjenu iskustvu pronadje, da je koji častnik, mornar ili mornarac nesposoban za službu, na koju se je unajmio, taj ne može iskati ugovorenu dotičnu platu, niti njen dio, no ima mu se dati hrana.

§ 19.

**Ima se plata dati unaprijed za jedan, a dotično za dva mjeseca.**

Kapetan ili ti brodovodja ima u ime zajma dati častnicima i mornarima platu unaprijed za jedan mjesec, a za dva mjeseca, kad

se tiče daleka puta, štono biva, kad je mjesto opredijeljenja van jadranskoga mora; do povratka pak u koju luku primorja neka im na putu ništa ne dava bez opravdana razloga ili potrebe.

## § 20.

### **Pristojbine mornaraca (mozzi).**

Običnim mornarcima valja dati na prvom putu samo hranu i odjeću; a za susljedne putove ima im se doznačiti plata sarazmjerna sposobnosti njihovoj.

## § 21.

### **Kad nastaje pravo na primanje plate.**

Častnicima ili mornarima ima se plata ili dio podmiriti petnaest dana, pošto se navli podpuno naplate i pošto se put navrši. Smatrat će se, da je put navršen, kad isteče rok najmu, pa i onda, kada se brod povrati u Naše primorje u luku svojeg opredijeljenja, i tu mu se dopusti slobodan saobraćaj. Ako se isplata odloži preko propisana roka od petnaest dana, još će na korist častnika i mornara radi sarazmjerne odštete plata teći sve do dana, kojega im se zaista podmiri; ostavljajući im se na volju, da skupa i napose tužbu proti kapetanu ili ti brodovodji podignu kod Naših konsula i podkonsula, ili kod trgovačkih sudišta na primorju, koji imaju častnicima i mornarima pravdu krojiti odmah i na brzu ruku, predpostaljajući ih svakom vjerovniku koliko kapetana ili ti brodovodje toliko broda, nijednoga ne izuzevši, a prosto ostaje priziv uložiti za vrijeme i u slučaju, kako je to naznačeno i ustanovljeno u § 3. predhodnoga članka.

## § 22.

### **Odredbe za slučaj da se po tuđoj krivnji prije polaska broda ili put prekine, ili brod raspremi ili proda.**

Ako se povodom kakva čina ili krivnje brodovlastnika ili krcatelja prekine put prije polaska broda, ili brod raspremi, proda ili na drugi način otudji, častnike ili mornare, koji su uzeti u najam na put, ne ide no samo četvrti dio plate uglavljene za vaskolik put; a ista ta četvrtina plate, sarazmjerna trajanju puta, ide i one mornare ili častnike, koji se unajme na mjesec; ne računajući u to ni jednim ni drugim na odbit platu i hranu već zasluženu prije, no se put prekine, ili brod raspremi, proda ili otudji.

## § 23.

### **Nakon polaska.**

Ako pak brod odjedri, a zatim se povodom predpomenuta čina ili krivnje brodovlastnika, kapetana ili krcatelja raspremi, proda ili otudji ili put prekine, ima se podmiriti častnicima i mornarima, koji su unajmljeni na put, cijela plata isto onako, kao da se put navršio, a onim, koji su unajmljeni na mjesec, plata za cijelo vrijeme njihova najma; a budu li otpušteni častnici, mornari i mornarci Naši podanici unajmljeni na primorju, njima će se osim toga u novcu dati za povratak po moru u koju luku pomenutoga primorja onoliko, koliko im se hoće, da se prehrane i putni trošak podmire.



§ 24.

**Odredbe o istom predmetu za slučaj temeljite koje zapreke.**

Ako se, prije ili poslije polaska put prekine, ili brod raspremi, proda ili otudji, što je zabranjen promet sa lukom, za koju je brod odredjen, što se je pojavila kuga, što je nastala pogibelj gusara, objava rata, kneževa sila itd., jednom riječi povodom svakoga slučaja ili ti zapreke izvanredne, istinite i opravdane, koja ne potječe s krivnje ili čina brodovlastnika, kapetana ili krcatelja, časnici i mornari, unajmljeni na put ili na mjesec, ne mogu druge plate tražiti van one, koja ih ide od dana i za vrijeme prave službe njihove; no svakom podaniku Našem, koji se na primorju austrijskom unajmi, a bude odpušten, ima se dati prilična svota novčana, da se prehrani i podmiri putni trošak povratka po moru u koju luku istoga primorja (u koliko ne bi na to dostatni bili gore pomenuti pretičci njegove plate).

§ 25.

**Kada se put produlji po tuđoj krivnji.**

Ako se put produlji povodom kakva čina ili krivnje brodovlastnika, kapetana ili krcatelja, plata časnika i mornara, unajmljenih na put, ima se sarazmjerno povišiti prema produženju puta.

§ 26.

**Po nenadnu slučaju.**

Nasuprot, ako se put produlji povodom nenadna slučaja, a ovaj ne nastane s krivnje ni po činu vlastnika, kapetana ili krcatelja, ne će se moći niti smjeti zaiskati ikakvo povišenje plate.

§ 27.

**Kada se put skрати.**

Ako se put skрати, a ne prekine (smatrati ga je skraćenim, a ne prekinutim, kad se god brod u kojoj luci manje dalečine nakrca ili raskrca uslijed nagodbe naknadno učinjene po moru ili na kopnu sa uzimaoćima pod naval ili sa krcateljima), ne će se plata sniziti onim časticima i mornarima, koji su unajmljeni na put.

§ 28.

**Posljednje tri odredbe nemadu se uporabiti, kad je najam na mjesec.**

Ni u kojem od slučajeva predpomenutih u paragrafima 25, 26 i 27, nije plata kakvoj promjeni podložna u pogledu onih časnika i mornara, koji su unajmljeni na mjesec.

§ 29.

**Odredbe glede časnika i mornara, koji plove kao dionici broda.**

Časnici i mornari, koji plove kao dionici broda ili navla, ne mogu nipošto ni s kojega mu drago razloga iskati, da im se štete kako godj naknade, jer je na njihov rizik svaka dobra i zla sreća i svaki udes broda; no to samo onda, kad docnja nastane, ili se put produlji ili prekine, ili se brod razpremi, proda ili otudji s kneževe sile, radi zabrane prometa, objave rata, opasnosti plovitbe,

što se je bojati gusara, ili s nenadne i svake druge nezgode, kojoj nije povodom ni čin ni krivnja brodovlastnika, kapetana ili krca-telja.

§ 30.

**Imadu pravo, da navratno traže odštetu protiv onih, koji im štetu nanesu.**

Brodovlastnici i kapetani dužni su pomenutim častnicima i mornarima naknaditi svaku štetu i dobit, ako s njihove krivnje ili čina docnja nastane, put se produlji ili prekine ili se brod raz-premi i t. d.

§ 31.

**Odredbe za slučaj, da brod sasma propane.**

Propane li povodom otnice ili morske pogube sasma brod i voz, častnici i mornari, koji su unajmljeni na put ili na mjesec, gube svako pravo na platu svoju, ma i da su je tečajem toga puta zaslužili; a nasuprot nijesu dužni primljeni možebit u to ime predujam vratiti, ako ga i nijesu zaslužili.

§ 32.

**U tom slučaju spašenim osobama ima se dati potrebita pripomoć.**

Naši konzuli i podkonsuli imadu svakom častniku i mornaru podaniku Našem spašenu od otnice ili morske pogube slučajne, a ne nastavše s njegove krivnje, pribaviti sredstva, da se prehrani i povrati u koju luku primorja; a takim častnicima i mornarima imadu političke oblasti po pravednu cjeniku naknaditi troškove povratka njihova, u koliko im ne budu predplaćeni od konsula ili podkonsula.

§ 33.

**U slučaju, da se koji dio korita ili broskog pribora izbavi.**

Ako častnici i mornari pri pomorskoj kojoj pogubi spase i iz-have koji dio korita ili broskog pribora, plata, koja ih možebit još ide do dana, kojega prestanu baviti se izbavnom radnjom, ima im se na izbavljene stvari naplatiti, a u tome ih valja pretpostaviti dojednom vjerovniku.

§ 34.

**U slučaju, da se što robe izbavi.**

A ako se što robe izbavi, svaki će častnik i mornar, koji je unajmljen na put ili na mjesec, ili plovi kao udionik, primiti do-tičnu platu ili dio po razmjeri navla, što ga kapetan na spašenu ili izbavljenu robu naplati, i svakomu od njih imadu se uz to po pravoj mjeri namiriti pristojne nadnice za trud uložen izbavljajuć robu.

§ 35.

**U slučaju, da se tko bez temeljita povoda odpusti prije, no što će se krenuti na put.**

Svaki častnik ili mornar, kojega kapetan ili ti brodovodja bez temeljita povoda odpusti prije, no što će se krenuti na put, može iskati ili tražiti dio plate svoje, ili svog dijela koristi od toga puta prema tome, kako se bude unajmio ili na put ili na dio.



§ 36.

**Tečajem plovitbe.**

Ako pak tečajem plovitbe, pošto je brod krenuo na put, kapetan bez temeljita razloga odpusti častnika ili mornara, ima se odpušteniku dati plata i korist za vaskolik put prema tome, kako se bude unajmio ili na put ili na dio, a ni u jednom ni u drugom slučaju ne može niti smije kapetan tražiti, da mu vlasnici broda to naknade.

§ 37.

**U slučaju smrti, kad se tiče najma na mjesec.**

Umre li po putu častnik ili mornar, unajmljen na mjesec, ima se nasljednicima njegovim podmiriti plata do dana njegove smrti.

§ 38.

**Kad se tiče najma na put.**

Nasljednicima častnika ili mornara, unajmljena na put, ima se dati polovica putne plate, ako ga smrt zateče po putu na polasku, a cijela plata, ako umre po putu na povratku.

§ 39.

**Kad se tiče plovitbe na dio.**

Nasljednici pak onoga častnika ili mornara, koji plovi kao di-onik, stiču pravo na vas putni dio, koji pokojniku pripada, samo da je brod krenuo na put.

§ 40.

**Zadnje tri odredbe nemadu se uporabiti, kad se smrt dogodi prije, no što će brod krenuti na put.**

Ako pak brod ne bude još krenuo na put, nasljednici onih častnika i mornara, koji plove kao udionici, ili su unajmljeni na put ili na mjesec, ne mogu za pomenuti put nikakve plate niti dijela iskati.

§ 41.

**Troškovi oko ukopa padaju brodovlasticima na teret u slučaju pokojnikove neimaštine.**

Umre li tečajem plovitbe ili u luci kakov častnik ili mornar, a ne uzmogu li se njegovom prtljagom namiriti ukopni troškovi, vlasnici broda dužni su ih podmiriti.

§ 42.

**Odredbe za slučaj robstva ili sužanjstva na brodu.**

Kapetan ili ti brodovodja, častnici i mornari, koji na brodu budu zarobljeni i zasužnjeni, ma bilo to na obranu i spašenje broda i voza, nemadu nikakva prava, da proti brodovlasticima, krcateljima ili uzimaocima pod naval išta potraže u ime odkupne cijene ili u drugo koje ime.

§ 43.

**Za slučaj, da robstvo ili sužanjstvo zapane osobe, koje radi brodske službe s broda odmaknu.**

Ako bi pak koji kapetan, častnik ili mornar zarobljen ili za-  
sužen bio onda, kada radi brodske službe s broda odmakne na  
moru ili na kopnu, ima se za njegov odkup udariti na brod do  
dvijesta forinti prineska, a odkupnu cijenu imadu snositi brod i  
voz, kad bi se služba, radi koje mornar, častnik ili kapetan od-  
makne, ticala voza ili broda, samo da voz i brod sretno stignu.

§ 44.

**O pravu zaloga na navle u korist plata.**

Brod i navli jamče osobito i prije svega za svaku platu  
brodske družine.

§ 45.

**Da li su i u koliko su plate podložne prinesku za pohare.**

A ni za koju poharu nema se na te plate prinesak udariti, osim  
samo kad bi se radilo o odkupu broda; no pridržavamo ipak ka-  
petanima, brodovodjama i brodovima pravo, ako bi im i u koliko  
pristojalo, da u zajedničke ili zasebne pohare uračunaju uzgredne  
dohodke i svaku naknadu troškova i platu, koje su na korist čast-  
nika i mornara odredjene u ovom članku.

V.

## **Knjiga druga trgovačkog zakonika od 17. jula 1808.<sup>1</sup>**

### **NASLOV I.**

**O brodovima i drugim plavima pomorskim.**

**Čl. 190.**

Brodovi i druge plavi pomorske smatraju se kao stvari po-  
kretne.

Jamče ipak za dugove prodavaoca, a osobito za one, koje za-  
kon povlaštenima označuje.

**Čl. 191.**

Povlašteni su onim redom, kojim su ovdje redomice nazna-  
čeni sljedeći dugovi:

1. Sudbeni i drugi troškovi učinjeni na to, da se do prodaje i  
do diobe kupovne cijene dopre;

2. Peljarina, bačvarina i odredbine stovarišta, privezišta, si-  
drišta, lučišta ili ti mandrača;

3. Plate stražara i troškovi za čuvanje broda od časa, kog  
udje u luku, do prodaje;

4. Najmovina skladišta, u kojim su spremljena jedra, užeta i  
svakovrstne sprave;

5. Troškovi na održavanje broda, pribora mu i sprave, učinjeni  
pošto sa zadnjeg puta brod doplovi i u luku udje;

<sup>1</sup> Prevod Božid. Petranovića (državna štamparija — Beč,  
1892.)



6. Plate i beriva kapetana i ostale brodske momčadi, koji su služili na zadnjem putu;

7. Svote kapetanu pozajmljene za potrebe broda na zadnjem putu, i naknada cijene za robu, koju on na istu cilj proda;

8. Ako brod nije još nijednom plovio, svote neplaćene prodavaocu, pribavljačima i radnicima na gradjenje upotrijebljenim; a ako je brod već plovio, svote neplaćene vjerovnicima za zalihu i radnje, za trud oko smoljenja paklinom, za hranu, opremu i opravu prije polaska broda;

9. Svote pribavljene pomorskim zajmom na korito, kobilicu, pribor, spravu, ili za popravke, hranu, opremu ili opravu, prije polaska broda;

10. Svota za zadnju vožnju neplaćenih osigurnina za osiguranje učinjeno na korito, kobilicu, pribor, spravu, i na opremu i opravu;

11. Štete i probitci, koji se uzimaocima po naval imadu naknaditi za to, što nije predana roba, koju su oni ukrali, ili za pohare, što ih je ta roba pretrpjela po krivnji kapetanovoj ili brodske momčadi.

Ne dosiže li cijena, imadu nedostatku pro rata doprinijeti vjerovnici pod svakim pojedinim brojem naznačeni u ovom članku.

#### Čl. 192.

Za dugove izložene u predhodnom članku ne može se vršiti udijeljeno im pravo prednosti, nego samo u koliko budu na slijedeći način opravdani:

1. Troškovi sudbeni imadu se dokazati troškovnicima, što ih nadležna sudišta obistine;

2. Bačvarina i ostale odredbine, zakonitom namirnicom pobirača;

3. Dugovi, naznačeni pod brojevima 3., 4. i 5. članka 191., iskazima, što ih predsjednik trgovačkog sudišta obistini;

4. Plate i beriva brodske momčadi, imenicama o opremi i raspremi, kad su podpisi na njima učinjeni u uredima pomorskoga upisivanja;

5. Svote uzete u zajam i vrijednost robe prodane za potrebe broda na zadnjem putu, iskazima, po kapetanu podpisanim, koji se upiru na zapisnik o vijećanju podpisan po kapetanu i po poglavitijim izmedju brodske momčadi, a u zapisniku se dokaže potreba zajmova;

6. Prodaja broda, spisom, u kom je naznačen izvjestan nadevak, a pribave za opremu, opravu broda i za hranu dokazat će se bilješkama, računima ili ti iskazima po kapetanu spisanim, po brodovlastniku podpisanim, i u dvostrukom primjerku u pisarnici trgovačkoga sudišta položenim prije polaska broda, ili najdalje za deset dana pošto brod odplovi;

7. Svote, koje se prije polaska broda uzmu u zajam pomorski na korito, kobilicu, na pribor, na spravu, na brodsku opremu i opravu, imadu se dokazati ugovorom sastavljenim pred bilježnikom, ili pismom privatnim, od kojega valja prijepise i dvostručenice za deset dana od njihova nadnevka položiti u pisarnicu trgovačkoga sudišta;

8. Osigurnine dokazat će se osigurnicama i izvodima knjiga vođenih po osigurnim mešetarima;

9. Štete i probitei, što ih je naknaditi uzimaoćima pod naval, imadu se dokazati osudama sudišta, ili obraničkim presudama, ako ih bude.

#### Čl. 193.

Povlastice vjerovnika utrnut će se, ne samo kakono se u opće utrnjuju obveze, nego još:

Sudbenom prodajom, učinjenom onako, kako je odredjeno u sljedećem naslovu;

ili kada nakon prodaje dobrovoljne brod prevali jednom put po moru na ime i na rizik stečnika, a ne opru se tome prodavaoćevi vjerovnici.

#### Čl. 194.

Smatrat će se, da je brod prevalio put po moru,

kada se za trideset dana po polasku dokaže, da je iz jedne luke krenuo, a u drugu stigao; kada, ne stigavši u drugu luku, proteče više no šestdeset dana od polaska do povratka u istu luku ili kad se brod, koji je na put daleke plovitbe odplovio, bude na putu zastao više od šestdeset dana bez prigovora prodavaoćevih vjerovnika.

#### Čl. 195.

Dobrovoljna prodaja broda ima se utvrditi pismeno, a to ili javnom ispravom ili privatnim pismom; može se učiniti za vaskolik brod ili za jedan dio broda, bio brod u luci ili na putu.

#### Čl. 196.

Dobrovoljna prodaja broda, koji se na putu nalazi, ne smije prodavaoćevim vjerovnicima na štetu biti. Po tomu brod ili cijena mu, unatoč prodaji, jamče i nadalje rečenim vjerovnicima, koji pak, ako im se svidi, da je shodno, mogu zbog prijevare pobijati prodaju.

### NASLOV II.

#### O zaustavi (uzapti) i o prodaji brodova.

#### Čl. 197.

Koji mu drago brod može se uzaptiti i prodati po javnoj oblasti, a povlastica vjerovnika utrnut će se na slijedeći način:

#### Čl. 198.

Ne će se moći preduzeti zaustava, nego dvadeset i četiri ure pošto bude dostavljen platežni nalog.

#### Čl. 199.

Dostava ima se učiniti na ruke vlasnika, ili u njegovu prebivalištu, ako se tiče obće kakve tražbine, koja se ima proti njemu podići.

Dostava može se kapetanu od broda učiniti, ako je tražbina uvrštena medju one, koje su za povlasticu nad brodom po propisu čl. 191. prikladne.



#### Čl. 200.

Sudbeni će podvornik naznačiti u napisniku ime, zanimanje, stan vjerovnika, za kojega vrši službeno djelo;

Naslov, krepošću kojega ovršno postupa;

Svotu, koje se ište naplata;

Prebivalište po vjerovniku odabrano u mjestu, gdje je sjedište sudištu, kod kojega se ima ovršno postupati za prodaju, i u mjestu, gdje je uzapčeni brod usidren;

Ime brodovlastnikovo i kapetanovo;

Ime, vrst i težinu broda;

Popisat će i opisati pramove, čamce, pribor, spravu, oružje, džebanu i zalihu;

I postaviti će stražara.

#### Čl. 201.

Ako vlastnik uzapčenog broda stanuje u području sudišta, ima se prositelj zaustave postarati, neka mu se za tri dana priopći prijepis napisnika o obavljenoj zaustavi, i neka se pred sudište pozove, da vidi, kako će se prodavati stvari uzapčene.

Ako vlastnik ne prebiva u području sudišta, imadu mu se dostaviti obznane i pozivi na ruke kapetana uzapčenog broda, ili u njegovu odsustvu, na ruke one osobe, koja zastupa vlasnika ili kapetana; a trodnevni će se rok na svaka dva miriametra i po (petnaest milja) dalečine od njegova prebivališta produžiti za jedan dan.

Ako je inostranac i izvan kraljevine, treba obznane i pozive dostaviti po propisu zakonika o građanskom postupku, čl. 69.

#### Čl. 202.

Kad je zaustavi predmetom brod, kojemu je težina veća od deset bačava, treba tri put ličiti i objaviti stvari izložene na prodaju.

Ličbe i objave imadu se od osam na osam dana zasebice razglasiti na burzi i na glavnom javnom trgu onoga mjesta, gdje je brod usidren.

Dotični oglas uvrstit će se u novine, što se tiskaju u mjestu, gdje je sjedište sudištu, pred kojim se raspravlja zaustava, a ako ih tamo nema, u novine, koje budu u okružju tiskane.

#### Čl. 203.

U oba dana susljedna svakoj ličbi i objavi imadu se oglasi pribiti:

Na veliki jarbor uzapčenog broda;

Na glavna vrata sudišta, pred kojim se raspravlja;

Na javnom trgu i na mostu (mulu) luke, u kojoj je brod usidren, kao i na trgovačkoj burzi.

#### Čl. 204.

U ličbama, objavama i oglasima valja naznačiti:

Ime i prezime, zanimanje i stan tužitelja;

Naslove, krepošću kojih tužitelj sudbeno postupa;

Svotu nenamirenog mu duga;

Prebivalište po njemu odabrano u mjestu, gdje je sudištu sjedište, i u mjestu, gdje je brod usidren;  
Ime, prezime i prebivalište vlasnika uzapćenoga broda;  
Ime broda, a, ako je popravljen ili se popravlja, i ime kapetana;  
Težinu broda;  
Mjesto, gdje leži i pluta;  
Ime tužiteljeva pravdopravnika;  
Prvu ličbenu cijenu;  
Ročišne dane određene za primanje ponuda.

#### Čl. 205.

Poslije prve ličbe imaju se ponude primiti dneva naznačena u oglasu.

Poslije svake ličbe, od osam na osam dana sudac uredovno određen, da provede prodaju, nastavlja primiti veće ponude u izvjestni dan, kojega on odredi naredbom svojom.

#### Čl. 206.

Po trećoj ličbi dosuda biva ugašenjem svijeće, bez ine formalnosti, na korist onoga, čija je ponuda najveća i posljednja.

Sudac, uredovno određen, može jednu ili dvije odvlake dozvoljeti na osam dana svaku. Te će se objaviti i pribojem oglasiti.

#### Čl. 207.

Ako se pod zaustavu uzmu barke, pramci i druge plavi, kojih je težina do deset bačava ili manja, dosudjivanje biva na ročištu poslije objave, koja će se učiniti na lučkom mostu za tri dana za sebi, pribojem oglasa na jarbolu ili, ne bude li ovoga, na drugom vidljivom mjestu broda, i na vratima sudišta.

Pustit će se, neka do prodaje proteče potpunih osam dana vremena od časa, kog se zaustava na znanje dostavi.

#### Čl. 208.

Čim se brod dosudi, tim prestaje kapetanova služba, a njemu prosto biva tražiti naknadu proti komu ga po pravu ide.

#### Čl. 209.

Dostatnici, kojim se brod dosudi, bio ovaj koje mu drago težine, dužni su platiti za dvadeset i četiri ure dostatnu cijenu, ili položiti je, prostu od svakog troška, u kancelariju trgovačkog sudišta, inače bit će na to osobnim zatvorom prisiljeni.

Ako se ne podmiri ili ne položi cijena, brod će se opet prodati i na novoj dražbi dosuditi nakon tri dana, pošto se učini nova objava i jednom samo pribiže oglas, a to na štetu predjašnjih dostatnika, koji će takodjer osobnom zatvoru podvrženi biti radi doplate nedotička i radi naknade šteta, probitaka i troškova.

#### Čl. 210.

Tražbe kojega suvlastnika ili više njih, da se svojina razluči, imaju se prije dosudjivanja podići i prijaviti kod kancelarije sudišta.



Ako rečeni suvlastnici poslije dosude zatraže razlučenje, te će se tražbe čisto po pravu preokrenuti u prigovore proti izručbi svota, koje od prodaje potječu.

#### Čl. 211.

Tužitelj ili ti prigovornik prikazat će za tri dana svoje izprave.

Tuženik za tri dana odgovorit će.

Parnica će se iznijeti na ročište uslijed prosta poziva.

#### Čl. 212.

Primanje prigovora proti izručbi cijene biva u tri dana zasebice po onomu, kojega bude dosuda izrečena; po izmaku toga roka, neće se već primiti.

#### Čl. 213.

Vjerovnici prigovornici imaju za tri dana po dostavljenu im uzazivu vjerovnika, ovršnika ili trećeg ovršenika, kancelariji podnijeti isprave svojih tražbina, a ako to zanemare, ima se dioba kupovne cijene preduzeti, ne uvršćujući njih u diobu.

#### Čl. 214.

Razredba vjerovnika i dioba cijene bivaju glede povlaštenih vjerovnika po redu propisanu u čl. 191., a glede ostalih vjerovnika po razmjerju njihovih tražbina.

Svaki vjerovnik, kojemu je razred doznačen, spada u isti razred koliko za glavno, toliko i za dobiti i troškove.

#### Čl. 215.

Brod spravan, da odjedri, ne može se zaustavi podvrći, nego samo radi dugova učinjenih za put, na koji se krene, a i u ovom posljednjem slučaju, sigurnost data za te dugove zaprekom biva zaustavi.

Smatra se, da je brod spravan odjedriti, čim su kapetanu izdana brodska odpravna pisma za put.

### NASLOV III.

#### O vlastnicima broda.

#### Čl. 216.

Svaki brodovlastnik odgovoran je po građanskom pravu za kapetanove čine, u koliko se tiču broda i prijevoza. Ta odgovornost prestaje napustom broda i navla.

#### Čl. 217.

Vlastnici na ratnu oružanih brodova ne će ipak odgovarati za prijestupe i pljačkanja na moru počinjena po vojničkoj čeljadi, što je na njihovim brodovima, ili po brodskoj momčadi, nego samo do iznoska svote, za koju budu dali jamčevinu, izim da bi oni u tome bili učestnici ili sukrivei.

#### Čl. 218.

Vlastnik može kapetana otpustiti.

Nema mjesta naknadi, ako nije pismeno ugovorena.

#### Čl. 219.

Ako je otpušteni kapetan suvlasnik broda, može se suvlastništva odreći i zahtijevati, da mu se njegov dio isplati. Iznosak toga dijela ima se ustanoviti po vještacima sporazumno odabranim, ili uredovno imenovanim.

#### Čl. 220.

U svemu, što se tiče zajedničkog interesa suvlastnika broda, držati se je onoga, što većina odluči.

Većina opredjeljuje se po zadružnom dijelu broda nadilazećem polovicu njegove vrijednosti.

Dražbena prodaja broda ne može se dozvoljeti, nego kad je uzištu vlasnici, kojim skupa pripada polovica svega broda, ako ne bude pismeno o tom što drugo ugovoreno.

### NASLOV IV.\*

#### O kapetanu.

Čl. 221.—249.

### NASLOV V.\*

#### O popisivanju i o platama mornara i brodske momčadi.

Čl. 250.—272.

### NASLOV VI.

#### O navaljnim pogodbama ili najmu brodova i o navlima.

Čl. 273.

Svaki ugovor o najmu kakva broda, nazvan navaljna pogodba, ima se pismeno utvrditi.

U pogodbi treba naznačiti:

Ime i težinu broda;

Ime kapetanovo;

Ime i prezime uzimaoca i davaoca pod naval;

Mjesto i vrijeme utanačeno za ukrcavanje i iskrcavanje;

Najamnu cijenu, ili ti naval;

Da li najam broda biva na cijelo ili djelomice;

Odštetu utanačenu za svaki slučaj docnje.

Čl. 274.

Ako u ugovoru stranaka ne bude ustanovljeno vrijeme narkrcavanja i raskrcavanja broda, to će se opredijeliti po mjestnom običaju.

Čl. 275.

Ako se brod uzme pod naval na mjesec, a ne bude što drugo ugovoreno, naval počinje teći od dana, kojega brod odjedri.

---

\* Državni oglas o plovitbi 25. travnja 1774.



#### Čl. 276.

Ako se prije polaska broda zabrani promet s predjelom, kamo je brod namijenjen, ugovori prestaju, a nijedna stranka nema naknaditi drugoj štete i probitke.

Krcatelj dužan je platiti troškove za krcanje i iskrcanje svoje robe.

#### Čl. 277.

Ako bude neodoljive sile, koja privremeno samo priječi brodu izlazak, ugovori postoje, i nema mjesta naknadi za štete i probitke povodom docnje. Oni postoje takodjer, i nema mjesta povišenju navla, ako neodoljiva sila nastane na putu.

#### Čl. 278.

Krcatelj može, dok je brodu zapriječen tek, dati iskrcati svoju robu o svom trošku, pod uvjetom, da je opet ukrca ili da kapetanu naknadi štetu.

#### Čl. 279.

Kad bi luka, koja je brodu namjensište, zatvorena bila obsadom, dužan je kapetan, ako mu nije što drugo naredjeno, poći u obližnju koju luku iste države, gdje mu bude dopušteno kraju pristati.

#### Čl. 280.

Brod, pribor i sprava, naval i ukrcana roba jamče sarazinjerno za izvršbu stranačkih ugovora.

### NASLOV VII.

#### O krcatnicama.

#### Čl. 281.

U krcatnici treba po svojstvu i količini, kao i po vrsti i kakvoći označiti stvari namijenjene prijevozu.

Sadržaj joj je:

ime krcatelja;

ime i adresa namjenjenika;

ime i prebivalište kapetana;

ime i težina broda;

mjesto odlaska i opredijeljenja;

Izlaže se u njoj:

iznos navla.

Označuju se na okrajku joj obilježja i brojevi stvari prijevozu namijenjenih.

Krcatnica može glasiti na naredbu, na donosnika, ili na osobu poimence naznačenu.

#### Čl. 282.

Svaku krcatnicu treba barem u četiri izvorna primjerka sačiniti:

jedan za krcatelja;

jedan za namjenjenika;

jedan za kapetana;

jedan za brodovlastnika.

Krcatelj i kapetan imadu za dvadeset i četiri ure nakon dovršena ukrcanja podpisati izvorna četiri primjerka.

Krcatelj ima u istom razmaku vremena predati kapetanu primke o ukrcanoj robi.

#### Čl. 283.

Krcatnica sačinjena onako, kao što je u predhodnim člancima propisano, ima dokaznu moć izmedju sviiju stranaka u vozu zanimanih, a isto tako izmedju njih i osiguratelja.

#### Čl. 284.

Kad se krcatnice, sačinjene za jedan isti voz, medju sobom ne slažu, vjerovat će se onom izvorniku, koji je pri kapetanu, ako bude po krcatelju ili po njegovu naručevniku svojeručno dopunjen, a vjerovat će se onom podnesenom po krcatelju ili po namjenjeniku (narečenu primcu), ako bude po kapetanu svojeručno dopunjen.

#### Čl. 285.

Svaki naručevnik ili namjenjenik, koji bude primio robu naznačenu u krcatnicama, ili u navalnim pogodbama, bit će dužan na zahtjev kapetana predati mu o njoj primnicu, inače platit će sve troškove, štete i prohibitke, pa i one zadocnjenja.

### NASLOV VIII.

#### O navlu.

#### Čl. 286.

Najamna cijena kakva broda ili ine plavi pomorske zove se naval. Ustanovljuje se po ugovoru stranaka.

Dokazuje se navalnom pogodbom ili krcatnicom. Utanačuje se za brod na cijelo ili za koji mu dio, na put, na ograničeno koje vrijeme, na bačve, na sto funti, odsjekom, na sabiranje, označujući mu težinu.

#### Čl. 287.

Kad tko unajmi brod na cijelo, a ne nakreca ga svega, ne može kapetan bez privole uzimaoca pod naval ukrcati u brod druge robe.

Naval za robu, kojom se voz dopunjuje, ide u prilog onomu, koji unajmi brod na cijelo.

#### Čl. 288.

Tko uzme brod pod naval, a ne ukreca količinu robe naznačenu u navalnoj pogodbi, dužan je platiti cijeli naval i za vaskolik voz, što ga je imao ukrcati.

Ako ukreca višu količinu, plaća naval na previšak po cijeni ustanovljenoj u navalnoj pogodbi. Ako pak, ne ukrcav ničesa, odustane od prijevoza prije, no što brod na put krene, platit će kapetanu u ime naknade polovinu cijene u navalnoj pogodbi ugovorene za cijeli voz, što ga je imao ukrcati.

Ako brod, pošto primi jedan dio voza svog, odplovi a ne primi ga podpuna, kapetana ide cijeli naval.



Čl. 289.

Kapetan, koji prokaže težinu broda veću, no što je u istinu, dužan je uzimaocu pod naval naknaditi štete i probitke.

Čl. 290.

Ne smatra se prokaz težine pogriješnim, kad razlika ne pre-  
višuje četrdesetine, ili kad se prokaz slaže s badžarskom svje-  
dodžbom.

Čl. 291.

Ako se nakreca brod, unajmljen na sabiranje ili na sto funti, na bačve ili odsijekom, krcatelj može prije, no što brod odplovi, uzeti svoju robu natrag, plativši polovicu navla.

On ima platiti troškove ukrcaja, a isto tako one oko iskrcavanja i ponovljena ukrcavanja druge robe, koju ustreba s mjesta pomaći, kao što i troškove docnje.

Čl. 292.

Kapetan može dati na kraj iznijeti, gdje je krcalište, robu koju nadje u svom brodu, a nije mu bila naviještena, ili zahtijevati za nju naval po najvećoj cijeni, koja se za robu suvrstnu naplaćuje u istom mjestu.

Čl. 293.

Krcatelj, koji uzme natrag robu, dok je na putu, dužan je platiti cijeli naval i sve troškove pomicanja prouzročene iskrcanjem. Ako se roba natrag uzme povodom kapetanova kakva čina ili krivnje, ovaj je odgovoran za sve troškove.

Čl. 294.

Kada uzimalac pod naval svojim kakvim činom brod zadrži ili pri polasku, ili na putu, ili gdje mu je stovarište, on ima platiti troškove docnje. Ako se unajmljeni za tamo i ovamo brod vrati bez voza ili vozom nepodpunim, kapetana ide cijeli naval, kao i probitak s docnje.

Čl. 295.

Kapetan dužan je naknaditi uzimaocu pod naval štete i probitke, kada se po njegovom kojem činu zadrži ili zadocni pri polasku na putu, ili gdje mu je stovarište.

Te štete i probitci imaju se po vještacima opredijeliti.

Čl. 296.

Ako je kapetan prinudjen zapakliti na putu brod, uzimalac pod naval dužan je pričekati ili platiti cijeli naval.

Ne uzmogne li se brod zapakliti, kapetan dužan je drugog pod naval uzeti. Ne uzmogne li kapetan drugi koji brod pod naval uzeti, nema se platiti naval nego po razmjerju prevaljenoga puta.

Čl. 297.

Kapetan gubi naval i odgovoran je uzimaocu pod naval za štete i probitke, ako ovaj dokaže, da je brod bio nepodoban za plovitbu, kad je odjedrio.

Dokaz može se izvesti pored i protiv svjedodžbe o pregledbi učinjenoj na polasku.

Čl. 298.

Ima se platiti naval za robu, koju je kapetan primoran bio prodati, da doskoči oskudici žitka, potrebi popravaka i drugim neobhodnim potrebama broda, a on će joj vrijednost uračunati po prodajnoj cijeni ostale ili druge slične robe istovrstne, prodane u mjestu, gdje biva raskrcanje, i to ako brod sretno stigne u opredijeljenu mu luku.

Pogine li brod na moru, kapetan će uračunati robu po cijeni, koju od njene prodaje izvadi, odbivši dakako naval naznačen u krcatnicama.

Čl. 299.

Ako se medjutim zabrani promet s predjelom, kamo se je brod zaputio, te je ovaj primoran vratiti se sa svojim vozom natrag, kapetana ne ide naval nego za put do zabranjena predjela, ma i da je brod unajmljen bio za tamo i za ovamo.

Čl. 300.

Bude li brod po naredbi koje države na putu svom zaustavljen, nema se platiti nikakva navla za vrijeme, dok je zaustavljen, ako je brod na mjesec unajmljen, niti kakvo povišenje navla, ako je unajmljen na put. Hrana i plata brodske momčadi za vrijeme, dok je brod zaustavljen, smatraju se kao pohare.<sup>1</sup>

Čl. 301.

Naval za robu u more izbačenu radi zajedničkoga spasa ima se kapetanu platiti prema razrezu prinoska.

Čl. 302.

Nema se platiti navla za robu, koja s morske pogube ili s nukanja propane, koju gusari pograbe ili neprijatelji otmu.

Ne bude li što drugo ugovoreno, kapetan dužan je vratiti naval natrag, ako mu je bio unaprijed plaćen.

Čl. 303.

Ako se brod i roba odkupe, ili ako se je roba od morske pogube spasila, ima se kapetanu platiti naval do mjesta opljene ili pogube.

Ima mu se platiti cijeli naval, ako doveze robu do namjeništa, a dade prinesak za odkup.

Čl. 304.

Razrez prineska za odkup biva na cijenu robe običnu u mjestu, gdje se roba iskrca, odbivši odtuda troškove, i na polovinu broda i navla.

Na plate mornara ne razrezuje se prinesak.

Čl. 305.

Ako se onaj, na koga je roba upravljena, uskrati primiti je, kapetan može zaiskati, neka se sudbenim putem onoliko njene količine proda, koliko ustreba, da naplati svoj naval, i neka se za preostatak odredi ostava.

Ne doteče li roba, neokrnjeno mu ostaje pravo na zavratu proti krcatelju.

<sup>1</sup> pohari = avarija.



Čl. 306.

Ne može kapetan na svom brodu zadržati robu s toga, što mu nije naval podmiren bio. Može pri iskrcavanju zaiskati, neka se roba preda komu trećemu na ostavu, dokle mu se naval podmiri.

Čl. 307.

Pripada kapetanu za naval pravo prednosti nad robom, koju ukrca, a to za petnaest dana pošto je preda, ako ona međjutim ne prijedje u treće ruke.

Čl. 308.

Ako se prije, no mine petnaestodnevni rok, otvori stječaj nad imovinom krcateljâ ili onih, koji robu potraže, kapetanu pripada napram svim vjerovnicima prednost za naplatu navla i neisplaćenih mu pohara.

Čl. 309.

Ni u kojem slučaju ne može krcatelj iskati, da se smanji cijena navla.

Čl. 310.

Ne može krcatelj napustiti za naval robu, kojoj je cijena spala, ili koja se je po vlastitoj svojoj mani ili slučajno pokvarila.

Ipak, ako iz bačava nalivenih vinom, uljem, medom, i inom tekućinom izcuri toliko, da ostanu prazne ili gotovo prazne, te se bačve mogu za naval napustiti.

## NASLOV IX.

### O pogodbama pomorskoga zajma.

Čl. 311.

Pogodba pomorskoga zajma ima se napraviti ili pred bilježnikom ili privatnim pismom.

Sadržaj joj je:

Zajmovna glavnica i kolika je pomorska dobit uglavljena;  
stvari, na koje je zajam osiguran;  
ime broda i kapetana;  
ime zajmodavca i zajmoprimca;  
da li zajam biva na vožnju;  
za koju vožnju i za koje vrijeme;  
doba povraćaja zajma.

Čl. 312.

Svatko, tko u kraljevini dade na zajam pomorski, dužan je pogodbu svoju dati upisati za deset dana od nadnevka kod kancelarije trgovačkoga sudišta, inače gubi svoju povlasticu; a ako je pogodba u inozemstvu učinjena, podvržen je formalnostima propisanim u čl. 234.

Čl. 313.

Svaka isprava o zajmu pomorskomu, ako glasi na odredbu, može se naledjem na drugoga prenijeti.

U tom slučaju prijenos te isprave ima istu krijepost i stvara ista tražbena prava na zavratnu jamčevinu, kao što prijenos drugih trgovačkih zadužnica na donosnika.

Čl. 314.

Platežna jamčevina ne proteže se na korist pomorsku, osim ako bude o tom naročita ugovora.

Čl. 315.

Pomorski zajmovi mogu se učiniti:

Na korito i kolibicu broda;

na pribor i spravu;

na opremu i na žitak;

na voz;

na ukupne te stvari sve ujedno, ili na stanoviti dio svake pojedine.

Čl. 316.

Svaki zajam pomorski učinjen za svotu, koja nadilazi vrijednost podvrženih mu stvari, može se na zahtjev zajmodavca proglasiti ništetnim, ako se dokaže, da je bilo prijevare sa strane zajmoprimca.

Čl. 317.

Ako ne bude prijevare, pogodba je valjana do iznoska one vrijednosti, koju, po učinjenoj ili ugovorenoj procjeni, imaju stvari zajmu podvržene.

Previšak svote uzajmljene ima se nadoknaditi dobitima primjerenim mjestnom tečaju.

Čl. 318.

Zabranjen je svaki pomorski zajam na budući naval broda, i na korist, što se je nadati da će roba iznijeti.

Zajmodavac u tom slučaju nema prava no na povraćaj glavnice bez ikoje dobiti.

Čl. 319.

Ne može se ništa dati u zajam pomorskim mornarima i pomorcima na njihove plate ili putbine.

Čl. 320.

Brod sprava, pribor, oprema i žitak, pa i stečeni naval jamče krepošću prava prednosti za glavno i dobit pomorskoga zajma učinjena na korito i kobilicu broda.

Voz takodje jamči za glavno i dobit pomorskoga zajma učinjena na voz.

Ako se zajam učini na posebnu koju stvar broda ili voza, nema mjesta prednosti nego u pogledu te stvari i po razmjerju dijela podvržena zajmu.

Čl. 321.

Pomorski zajam, koji kapetan učini u mjestu, gdje vlastnici broda stanuju, ne bivši po njima ovlašten istinitim pismom ili učešćem njihovim u ispravi, ne daje prava tužbena ni prednosti nego samo u pogledu dijela, što bi ga kapetan imao u brodu ili navlu.



Čl. 322.

Ako i bude zajam pomorski učinjen u mjestu, gdje stanuju dotičnici, ali za to, da se zapakli ili obskrbi hranom brod, za taj zajam jamče pak česti i dijelovi onih suvlasnika, koji, za dvadeset i četiri ure nakon dostavljena im naloga, da dadu što na njih otpada za uspostavu broda u stanje plovidbi podobno, ne bi se tome odazvali.

Čl. 323.

Svote uzajmljene za zadnju vožnju broda, imaju se naplatiti prije no one najmljene za predjašnju koju vožnju, pa i tada, kada bi utanačeno bilo, da ove posljednje ostanu za nastavak ili ponovljene vožnje.

Svote uzajmljene za vrijeme vožnje imaju prednost naprama uzajmljenim prije polaska broda, a ako se za vrijeme iste vožnje učini više zajmova, zadnji zajam imat će svagda prednost naprama predhodnom mu.

Čl. 324.

Kad se pomorski zajam učini na robu ukrcanu u brod, koji je u pogodbi označen, a roba bude pak na drugi brod prekreana, zajmodavac ne podliježe gubitku robe čak ni povodom morske nezgode, osim ako se zakonito dokaže, da je taj prekrcaj s neodoljive sile učinjen.

Čl. 325.

Ako stvari, na koje se pomorski zajam učini, sasma propanu, a gubitak se dogodi slučajno, u vrijeme i u mjestu rizika, ne može se potražiti povraćaj zajmljene svote.

Čl. 326.

Ne padaju na teret zajmodavcu smanjivanja, manjei i gubitei, što ne nastanu po vlastitoj mani stvari, kao ni štete, što ih zajmoprimac svojim činom prouzroči.

Čl. 327.

U slučaju morske pogube, povraćaj svota, pribavljenih pomorskim zajmom, ima se stegnuti na vrijednost predmeta spašenih i zajamskoj pogodbi podvrženih, a to pošto se odtud naplate izhavni troškovi.

Čl. 328.

Ako u pogodbi nije glede rizika ustanovljeno vrijeme, ovo teče, što se tiče broda, pribora, sprave, opreme i žitka, od dana, kojega je brod odjedrio, do dana, u koji se je usidrio ili spustio sidro u luci namjениšta mu.

Glede robe, vrijeme rizika teče od dana, kojega bude ukrcana na brod, ili radi prijevoza na brod, u barke, do dana, kojega se roba izkrca na kraj.

Čl. 329.

Tkô na robu uzme novca u zajam pomorski, taj se gubitkom broda i voza ne riješava svojih obveza, ako ne dokaže, da je za njegov račun bilo na brodu stvari do iznoska svote, koju je u zajam uzeo.

#### Čl. 330.

Pri pomorskome zajmu zajmodavci podmiruju prinosak zajedničkih morskih pohara za zajmoprince, odužujući ih.

Proste pohare padaju takodjer na zajmodavce, ako nije što drugo ugovoreno.

#### Čl. 331.

Ako isti brod ili isti voz biva predmetom i pomorskoga zajma i osiguranja, novac, izvadjen od prodaje stvari spašenih pri morskoj pogubi, dijeli se između zajmodavca samo glede njegove glavnice, i osiguratelja glede osiguranih svota, a to prema dotičnom učešću njihovu, ostajući neprikraćene povlastice ustanovljene u članku 191.

### NASLOV X.

#### O osiguranjima.

##### ODSJEDAK PRVI.

O osigurnoj pogodbi, njenu obliku i predmetu.

#### Čl. 332.

Osigurna pogodba ima se utvrditi pismeno.

Nadnevak joj je dan, u koji se podpiše.

Treba u njoj naznačiti, da li je uglavljena prije ili poslije podne.

Može se učiniti pismom privatnim.

Ne smije u njoj biti nikakve praznine.

U njoj ima se naznačiti:

Ime i prebivalište onoga, koji uzme osiguranje, svojstvo njegovo, biva, da li je vlasnik ili naručevnik;

ime i oznaka broda;

ime kapetanovo;

mjesto, gdje je roba bila ukrcana ili se ima ukrcati;

luka, iz koje je brod imao ili ima odploviti;

luke ili pristaništa, kamo mu je doploviti;

vlastitost i vrijednost ili procjena robe i stvari, što se osiguravaju;

rok, od kad rizici imaju početi, i do kojega imaju dospjeti;

svota osigurana;

osigurnina ili ti cijena osiguranja;

ugovoreno može biti pristajanje stranaka na sud po obranicima u slučaju kakva prijepora, i u obće svi drugi uvjeti, što ih stranke uglaviše.

#### Čl. 333.

Ista osigurnica može sadržavati više osiguranja, toliko glede robe i iznosa osigurnine, koliko glede različitih osiguratelja.

#### Čl. 334.

Mogu osiguranju biti predmetom korito i kolibica broda, prazna ili nakrcana, s opremom ili bez opreme, sama ili popraćena;



sprava i pribor;

oprema;

žitak;

svote date u pomorski zajam;

vozna roba i svaka druga stvar ili ti vrijednost, koja je u novcu procjenjiva, a podložna riziku plovitbe.

#### Čl. 335.

Mogu se ti predmeti osigurati cjelokupno, ili djelomice, ujedno ili napose.

Osiguranje može se učiniti u vrijeme mira ili rata; prije no brod kene na put, ili dok je na putu.

Može se učiniti za put tamo i ovamo, ili samo za tamo, ili samo za ovamo; za cijeli put ili na ograničeno vrijeme.

Za sve putove i prijevoze po moru, po rijekama i kanalima plovnim.

#### Čl. 336.

Bude li pri ocjeni osiguranih stvari prelaščivanja, i bude li krivih navoda ili krivotvorenja, osiguratelj može preduzeti izvid i procjenu stvari, bez povrede prava na svaku drugu tužbu bilo građansku, bilo kaznenu.

#### Čl. 337.

Što se god voza ukrca u pristaništima Iztoka, na obalama afrikanskim i po ostalim krajevima svijeta za Europu, to se može osigurati na kojem mu drago brodu, ne naznačivši ni brod ni kapetana.

U tom slučaju može se ista roba osigurati, ne naznačujući joj ni vlastitosti ni vrste.

No u osigurnici treba naznačiti onoga, na koga biva odprava, ili komu se roba ima predati, a to ako ne bude u osigurnici što drugo ugovoreno.

#### Čl. 338.

Svaka stvar, kojoj se u pogodbi utanači cijena u novcu inozemskom, procijenit će se po tečajnoj vrijednosti, koju utanačena vrsta novaca bude imala u novcu kraljevine onda, kada se osigurnica podpiše.

#### Čl. 339.

Ako nije u pogodbi ustanovljena vrijednost robe, može se ona dokazati računima ili knjigama; a gdje ih nema, procjena biva po cijeni tečajnoj u vrijeme i u mjestu ukreaja, uračunavaju u to pristojbe podmirene i troškove učinjene do ukreaja na brod.

#### Čl. 340.

Ako se osiguranje učini za povratak iz predjela, gdje se inače ne trguje već na zamjenu (trampa), a u osigurnici nije naznačena vrijednost robe, ta se opredjeljuje prema vrijednosti robe date u promjenu, pridavši prevozne troškove.

#### Čl. 341.

Ako u osigurnoj pogodbi nije određeno vrijeme rizikâ, ovi počinju i dospijevaju teći u vrijeme određeno u članku 328 glede pogodabâ pomorskoga zajma.

#### Čl. 342.

Osiguratelj može kod drugoga navratno osigurati stvari, za koje je on dao osiguranje.

Osiguranik može se osigurati za cijenu osiguranja.

Osigurnina pri navratnom osiguranju može biti niža ili viša od one pri osiguranju.

#### Čl. 343.

Kad se u mirno doba uglavi, da se za vrijeme rata, koji bi mogao nastati, ima povišiti osigurnina, a ne bude u osiguranoj pogodbi određeno, koliko će taj povišak iznositi, sudište će ga odrediti obzirom na rizike, na okolnosti i na uglave sadržane u pojedinoj osigurnici.

#### Čl. 344.

Propane li roba za kapetanov račun osigurana i ukrcana u brod, kojim on zapovijeda, kapetan dužan je dokazati osiguratelji-ma kupnju robe i podati im primjerak krcatnice podpisan po dvojici od poglavitijih izmedju brodske momčadi.

#### Čl. 345.

Svaka osoba brodske momčadi i svaki putnik, iznoseći iz tu-djine robe osigurane u kraljevini, dužan je ondje, gdje je ukrcâ, ostaviti primjerak krcatnice u ruke talijanskoga konsula, a gdje toga nema, u ruke odlična trgovca ovozemca ili kod mjestne oblasti.

#### Čl. 346.

Ako se nad imovinom osiguratelja otvori stečaj još prije, no mine rok riziku, osiguranik može zaiskati jamčevinu ili razvr-gnuće pogodbe.

Isto pravo pripada osiguratelju, kada se stječaj otvori nad imovinom osigurnika.

#### Čl. 347.

Ništetna biva pogodba osiguranja, kad joj je predmetom:

Naval robe, koja se na brodu nalazi;

korist, što se je nadati, da će roba iznijeti;

plate pomoraca;

svote uzete u zajam pomorski;

pomorske dobiti na svote pomorskoga zajma.

#### Čl. 348.

Svako zatajivanje, svako krivo očitovanje sa strane osigur-nika, svaka razlika izmedju osigurane pogodbe i krcatnice, kojim bi se ublažio pojam rizika ili bi mu se promijenio predmet, čine osiguranje ništetnim.



Osiguranje biva ništetno i onda, kad zatajivanje, krivo očitovanje ili razlika ne budu imati uticaja na oštetu ili na gubitak osigurana predmeta.

## ODSJEK DRUGI.

O dužnostima osiguratelja i osigurnika.

### Čl. 349.

Ako se prije polazka broda pretrgne put, ma bilo po krivnji osiguratelja, osiguranje je okinuto, a osiguratelja ide u ime naknade pô na sto osigurane svote.

### Čl. 350.

Na rizik je osiguratelj sve, što se od osiguranih predmeta izgubi ili ošteti povodom oluje, morske pogube, nasukanja, slučajna sraza, prisiljene promjene pravca, puta ili broda, s pobacaja, s vatre, s otmice, pljačkanja, uzapte naredjenje po kakvoj državi, s navještaja rata, s uzsilja, i u obće svaka druga morska nezgoda.

### Čl. 351.

Ni promjena pravca, puta ili broda, ni gubitci i štete, kad ih osigurnik svojim činom prouzroči, ne idu na teret osiguratelju; pače ovoga ide osigurnina, čim rizici počnu za njega teći.

### Čl. 352.

Ne idu osigurateljima na teret smanjivanja, manjci i gubitci, što ono nastanu po vlastitoj mani stvari, niti štete prouzročene činom ili krivnjom vlasnikâ, uzimalaca pod naval ili kreatorjâ.

### Čl. 353.

Ne bude li što drugo ugovoreno, osiguratelj nije odgovoran za kapetanove i brodske momčadi prestupe i krivnje poznate pod nazivom »brodovodjino krivo baratanje«.

### Čl. 354.

Nije osiguratelj dužan platiti troškove peljarstva, teglenja niti ikakvih danaka udarenih na brod i na robu.

### Čl. 355.

U osigurnici treba naznačiti robu, koja po svojoj vlastitosti podliježe osobitu kvaru ili manjku, kao što biva sa žitom ili soli ili robom curenju podložnom; ne naznači li se, osiguratelj ne će odgovarati za ono, što bi se od iste te robe moglo oštetiti ili izgubiti, izuzevši ipak slučaj, da vlastitost voza ne bude osigurniku bila poznata onda, kada se je osigurnica podpisala.

### Čl. 356.

Ako osiguranju učinjenu za tamo i ovamo biva predmetom roba, a brod, stigavši u prvo mjesto svoga opredijeljenja, ne primi za povratak nikakva voza, ili ne bude mu voz na povratku potpun, osiguratelja idu samo dvije sarazmjerne trećine utanačene osigurnine, osim da što drugo bude o tom ugovoreno.

Čl. 357.

Pogodba osiguranja ili navratna osiguranja sklopljena za stvotu, koja nadilazi vrijednost nakrcanih predmeta, biva ništetna glede samoga osigurnika, ako se proti njemu dokaže, da je sa strane njegove bilo zle nakane ili prevare.

Čl. 358.

Ne bude li ni zle nakane ni prevare, pogodba je valjana do iznoska vrijednosti, koju, po učinjenoj ili ugovornoj procjeni, imadu stvari ukrcane.

U slučaju gubitka dužni su osiguratelji, svaki prema svotama, što ih je osigurao, prinesku se podvrći.

Njih ne ide osigurnina za svotu preko vrijednosti, nego samo naknada od pò na sto.

Čl. 359.

Ako za isti voz bude više osigurnih pogodaba, bez prevare učinjenih, a prvom se pogodbom osigura cijela vrednost ukrcane robe, ta će samo pogodba biti krepostna.

Osiguratelji, koji budu susljedne pogodbe potpisali, oprošteni su od obveza; njih ide samo pò na sto od osigurane svote.

Ako ne bude prvom pogodbom osigurana cijela vrednost ukrcanih predmeta, osiguratelji, koji budu susljedne pogodbe potpisali, odgovaraju poredno za višak po nadnevku pogodaba.

Čl. 360.

Ako se onoliko stvari ukrca, koliko iznose svote osigurane, a jedan dio njih propa, taj gubitak imadu svikoliki osiguratelji tih stvari platiti svaki prema učešću svom.

Čl. 361.

Kada osiguranje biva napose za robu, koja se ima ukrcati u više brodova naznačenih sa izkazom svote za svaki osigurane, a cio se voz pokrca samo na jedan brod, ili na manji broj brodova, nego li je u pogodbi naznačeni, osiguratelj nije odgovoran, ako se i svikoliki naznačeni brodovi izgube, nego samo glede svote osigurane za brod ili za brodove, na koje se je voz pokrcao; a primit će ipak pò na sto od svotâ, glede kojih su osiguranja ništetna.

Čl. 362.

Ako je kapetan ovlašten unići u različite luke, da dopuni ili izmijeni voz, osigurani predmeti nijesu na rizik osiguratelja, nego kada su na brodu, osim da što drugo bude ugovoreno.

Čl. 363.

Ako se osiguranje učini na izvjestno vrijeme, osiguratelj oprošten je od rizikâ po izmaku toga roka, a sigurnik može se za nove rizike osigurati.

Čl. 364.

Osiguratelj oprašta se rizikâ i stiče pravo na osigurninu, kada osigurnik odpravi brod, ma bilo istim putem, za mjesto dalje, no što je ono u pogodbi naznačeno.

Osiguranje zadržava podpunu svoju krepost, kada se put skрати.



Čl. 365.

Ništetno biva svako osiguranje učinjeno pošto se izgube ili stignu osigurane stvari, a to kada bi predmnjeva postojala, da je mogao biti obaviješten, prije podpisa pogodbe, ili osigurnik o gubitku, ili osiguratelj o prispjjetku osiguranih stvari.

Čl. 366.

Predmnjeva postoji, kada, računajući na svaku uru po tri četvrti miriametra (četiri obične milje i pò), a to bez povrede drugih dokaza, pronadje se, da je moguće bilo iz mjesta, kamo je brod doplovio ili gdje se izgubio, ili iz mjesta, odkud je prva vijest stigla, donijeti ovu, prije podpisa pogodbe, u mjesto, gdje se je ta osigurana pogodba sklopila.

Čl. 367.

Nema ipak mjesta predmjevi pomenutoj u predhodnim člancima, ako se osiguranje sklopi na dobre ili rdjave glasove.

Ne ukida se pogodba, nego tek ako se dokaže, da je prije podpisa pogodbe saznao ili osigurnik, da se je brod izgubio, ili osiguratelj, da je brod dojedrio.

Čl. 368.

Ako se dokaz izvede proti osiguratelju, ovaj će osigurniku platiti osigurninu dvostruko.

Ako se dokaz izvede proti osigurniku, ovaj će osiguratelju platiti dvostruku svotu utanačene osigurnine.

Onaj izmedju njih, proti kojemu uspije dokaz, ima se progoniti putem kaznenim.

ODSJEK TREĆI.

O napustu.

Čl. 369.

Mogu se osigurani predmeti napustiti:

U slučaju opljene (pljačke);

morske pogube;

nasukanja sa prelomom;

u slučaju, da brod s morske nezgode postane nepodoban za plovitbu;

u slučaju uzapte po inostranoj kojoj državi;

u slučaju, da se osigurani predmeti izgube ili pokvare, ako šteta ili gubitak iznosi barem tri četvrti stvarne vrijednosti.

Može se, pošto se put preuzme, napust učiniti u slučaju uzapte po vladi naredjene.

Čl. 370.

Ne može se napust učiniti prije no se krene na put.

Čl. 371.

Sve druge štete smatraju se kao pohare, a izmedju osiguratelja i osigurnika razredjuju se po njihovim ugovorima.

Čl. 372.

Napust osiguranih predmeta ne smije se učiniti djelomice niti uslovno.

Proteže se samo na stvari, koje su osiguranju i riziku predmetom.

Čl. 373.

Napust ima se na osiguratelje učiniti:

U roku od šest mjeseci od dana, kog se obazna gubitak, a ovaj se dogodi u lukama, ili uz obale Europe, ili u sredozemnom moru pri azijskim ili afrikanjskim obalama: a u slučaju opljene od dana, kog se obazna, da je brod u koju luku ili mjesto predpomenutih obala privezan bio.

U roku od godine dana pošto se sazna za gubitak, koji se dogodio ili za opljenu počinjenu u naseobinama zapadne Indije, na azorskim ili kanarskim ostrvima, u Madeiri, ili na drugom kom otoku ili obali zapadne Afrike i istočne Amerike;

u roku od dvije godine dana pošto se sazna za gubitke, koji se dogode, ili za opljene počinjene u kojem mu drago drugom kraju svijeta.

Po izmaku tih rokova ne će biti već osigurnicima dopušteno učiniti napust.

Čl. 374.

U slučaju dopuštena napusta, i u slučaju svake druge nezgode na rizik osiguratelja, osigurnik dužan je, da primljene obavijesti dostavi osiguratelju na znanje.

Ta obznana ima se učiniti za tri dana pošto se obavijest primi.

Čl. 375.

Izjavi li osigurnik, kad se tiče običnih putova, po izmaku prve godine, a kad se tiče putova glede plovitbe, po izmaku druge godine, računajući od dana, kog brod odjedri, ili od dana, na koji se najzad primljene viesti odnose, da o svom brodu nije primio nikakve viesti, on može učiniti na osiguratelja napust i zaiskati izplatu svote osigurane, a ne treba mu zato svjedočbe o zbivšem se gubitku.

Pošto mine prva ili druga godina, prosto je osigurniku potraživanja svoja iztaći u rokovima po čl. 373 ustanovljenim.

Čl. 376.

Kada se osiguranje na ograničeno vrijeme učini, a minu rokovi u predhodnom članku određeni za obične putove i za putove daleke plovitbe, nastaje predmnjeva, da se je gubitak broda dogodio za vrijeme osiguranja.

Čl. 377.

Smatraju se kao putovi daleke plovitbe oni, koji se preuzmu put istočnih i zapadnih Indija, po tihom moru, u Kanadu, put Newfoundlanda, put Grenlandije i ostalih obala i otoka južne i sjeverne Amerike, put azorskih i kanarskih ostrva, u Madeiru, i put svih obala i predijela na oceanu onkraj gibraltarskog i sundskog ždrijela.



Čl. 378.

Obznanom spomenutom u članku 374 osigurnik može ili učiniti napust, a ujedno pozvati osiguratelja, neka mu u roku u pogodbi utanačenu plati svotu osiguranu, ili pridržati sebi učiniti napust u rokovima zakonom određenim.

Čl. 379.

Osigurnik dužan je pri napustu, što ga učini, prokazati svakolika osiguranja, što je uzeo ili dao uzeti, pa i ona naručena, i novac, koji je u zajam pomorski uzeo bilo na brod bilo na robu; a propusti li to obustavit će se do dana, u koji bude dostavljen taj prokaz, tečaj platežnoga roka, kojemu se začetak ima računati od dana učinjenog napusta; no ne će se s toga nikako odložiti rok određen za izvedenje napusta.

Čl. 380.

U slučaju himbena prokaza osigurnik lišava se koristi osiguranja, i bit će dužan platiti svote uzete u zajam pomorski, sa svim tim što se brod izgubi, ili postane tuđim plijenom.

Čl. 381.

U slučaju pogube morske ili nasukanja s prelomom, osigurniku je nastojati, da se potopljene stvari spase, čim ne prikraćuje sebi pravo na napust, što ga ima učiniti na vrijeme i gdje treba.

Na njegov prokaz, potvrđen prisegom, imadu mu se izbavni troškovi paknaditi do iznoska vrednosti spašenih stvari.

Čl. 382.

Ako ne bude u pogodbi platežni rok utanačen, osiguratelj dužan je za tri mjeseca nakon prijavljenog mu napusta platiti svote osigurane.

Čl. 383.

Da se proti osiguratelju uzmogne podići tužba za izplatu osiguranih svota, treba prije priobćiti dokaznice o vozu i o gubitku.

Čl. 384.

Ima se dopustiti osiguratelju, da dokaže čine protivne onim, koji su u svjedočbama navedeni.

Pripust toga dokaza ne smeta, da se osiguratelj osudi na privremenu izplatu osigurane svote, čim se osigurnik obveže dati jamčevinu.

Kada proteku četiri godine, a međjutim ništa se sudbenim putem ne zašite, obveza jamčevine prestaje.

Čl. 385.

Bude li napust prijavljen i prihvaćen, ili presudi li se, da je pravovaljan, osiguratelju pripadaju osigurani predmeti od časa, kog je napust učinjen.

Osiguratelj ne može pod izgovorom povratka broda izmaći se platežu svote osigurane.

Čl. 386.

Na naval spašene robe, ma i da bi unaprijed plaćen bio, proteže se napust broda, a taj naval pripada takodjer osiguratelju,

no ne prikraćuju se s toga prava zajmodavalaca pri pomorskom zajmu, mornara na svoje plate, niti troškovi na putu učinjeni.

#### Čl. 387.

Kada uzapta biva po naredbi koje države, osigurnik dužan je da za tri dana od kada primi obavijest, prijavi osiguratelju napust,

Napust uzapćenih stvari ne može se učiniti, nego tek poslije šest mjeseci nakon prijave, kada uzapta biva u Europejskom pomorju, u Sredozemnom ili Baltijskom moru; a poslije jednogodišnjeg roka, kada uzapta biva u daljem kojem predjelu.

Ti rokovi teku stoprv od dana prijavljene uzapte.

Bude li uzapćena roba podložna kvaru, skraćeni su predpomenuti rokovi na mjesec i po u prvom, a na tri mjeseca u drugom slučaju.

#### Čl. 388.

Tečajem rokova, u predhodnom članku ustanovljenih, dužni su osigurnici svako sredstvo marljiva nastojanja, koje je u njihovoj moći, upotrijebiti na to, da izposluju oslobodjenje stvari uzapćenih.

Prosto će biti osigurateljima u istu svrhu takodjer nastojati ili dogovorno sa osigurnicima, ili zasebno.

#### Čl. 389.

Ne može se napust učiniti s razloga, što je brod za plovitbu nepodoban, ako se nasukani brod uzmogne s pruda podići, popraviti ili uzpostaviti tako, da za nastavak puta put mjesta svojega opredijeljenja biva podoban.

U tom slučaju osigurnik ima ipak proti osigurateljima zavratno pravo glede troškova i pohara nasukanjem prouzročenih.

#### Čl. 390.

Ako se pronadje, da je brod za plovitbu nepodoban, osigurnik voza dužan je za tri dana od primljene obavijesti to prijaviti.

#### Čl. 391.

Kapetanova je dužnost u tom slučaju pobrinuti se marljivo, da za prevoz robe do njena namjesta pribavi drugi koji brod.

#### Čl. 392.

Roba, prekrcana na drugi brod u slučaju predviđenu u predhodnom članku, na rizik je osiguratelja do časa, kod prispije i izkrca se.

#### Čl. 393.

Osim toga pohare, troškovi izkrcaja, skladišta, ponovljena ukrcaja, previšak navla, i svi drugi troškovi, za spašenje robe možebit učinjeni, idu na teret osiguratelju do iznoska osigurane svote.

#### Čl. 394.

Ako u rokovima odredjenim u čl. 387. ne uzmogne kapetan naći broda na to, da se roba iznova ukrca i preveze do mjesta, kam je opredijeljena, napust te robe može se po osigurniku učiniti.



Čl. 395.

Osigurnik može u slučaju opljene, koju ne uzmogne navijestiti osiguratelju, odkupiti stvari, ne čekajući osigurateljeva naloga.

Nagodbu, koju bude sklopio, držan je osigurnik dostaviti osiguratelju na znanje, čim mu se desi prilika.

Čl. 396.

Stoji osiguratelju na volju primiti na se nagodbu, ili odbaciti je; učinjeni odabir držan je osiguraniku prijaviti za dvadeset i četiri ure pošto mu se nagodba na znanje dostavi.

Ako izjavi, da sebi u prilog prima nagodbu, dužan je bez odlaganja doprinijeti platežu odkupa po nagodbi, i u razmjeru učešća svog, a sveudilj podliježe pod rizike puta prema pogodbi osigurnoj.

Ako izjavi, da se nagodbene koristi odriče, držan je platiti osiguranu svotu, no na odkupljene stvari ne će moći kakva zah-tjeva podići.

Ne prijavi li osiguratelj u gore spomenutom roku učinjeni odabir, smatrati je, da se je odrekao koristi, koja iz nagodbe potiče.

## NASLOV XI.

### O poharama.

Čl. 397.

Smatraju se kao pohare:

Svaki izvanredni trošak učinjen za brod i za robu skupa ili zasebno;

svaka šteta, koja brodove i robu zadesi po njihovu ukrcaju i polasku do njihova povratka i izkrcaja.

Čl. 398.

Kada izmedju svih stranaka ne bude osobitih ugovora, imadu se pohare razredjivati prema slijedećim propisima.

Čl. 399.

Dva su razreda pohara:

pohare goleme ili zajedničke, i pohare jednostavne ili zasebne.

Čl. 400.

Zajedničke su pohare:

1. Stvari nagodbeno podate na odkup broda i robe;
2. stvari u more izbačene;
3. čela raztrgnuta ili razsječena, i jarbori polomljeni ili posječeni;
4. sidra i druge stvari, štono se napuste radi zajedničkog spasa;
5. štete pobacajem nanesene robi preostavšoj na brodu;
6. njega i prehrana mornara ranjenih pri obrani broda, plata i prehrana mornara za vrijeme uzapte, kad zaustava broda biva na putu po naredbi koje države, a za vrijeme dok se popravljaju štete hotimice pretrpljene radi zajedničkog spasa, ako je brod na mjesec uzet pod naval;

7. troškovi izkrcaja učinjena brodu na odlog, i poradi ulazka u kakav zaton, ili u koju rijeku, a brod bude na to prisiljen s oluje ili s razloga, što je neprijatelj za njim u potjeru;

8. troškovi učinjeni na to, kako će se brod, naumice nasukan, da ne bi sasma propao ili tuđim plijenom postao, uzdignuti opet na površje, da pluta;

a u obće štete hotimice pretrpljene, i troškovi uslijed obrazložena zaključka učinjeni na zajedničku korist i spas broda i robe po ukrcaju i odlasku do povratka i izkrcaja.

#### Čl. 401.

Zajedničke pohare idu robi i polovini broda i navla na teret, a to prema vrijednosti.

#### Čl. 402.

Robi se odredjuje cijena po vrijednosti, koju ima u mjestu izkrcaja.

#### Čl. 403.

Zasebne su pohare:

1. Šteta, koja robu zadesi s vlastite njene mane, s oluje, opljene, morske pogube ili s nasukanja;

2. troškovi učinjeni za spašenje robe;

3. gubitak čela, sidara, jedara, jarbora, užeta, štono nastane povodom oluje ili druge koje merske nezgode; troškovi, koji nastanu s pristajanja uz kraj, kad mu god povodom biva ili slučajni gubitak tih predmeta, ili nabava oskudne hrane, ili potreba, da se brod, koji pušta vodu, popravi;

4. hrana i plata mornara za vrijeme uzapte, kada zaustava broda biva po naredbi koje države, i za vrijeme popravka, koje uztrema učiniti, ako je brod uzet pod naval na put;

5. hrana i plata mornara za vrijeme karantíne, ako je brod uzet pod naval na put ili na mjesec;

a u obće troškovi učinjeni, i šteta samo brodu ili samo robi nanesena po ukrcaju i odlasku do povratka i izkrcaja.

#### Čl. 404.

Pod zasebne pohare podliježe, i plaća ih vlasnik one stvari, na kojoj se šteta dogodi, ili s koje se trošak učini.

#### Čl. 405.

Štete, koje robu zadese s toga, što kapetan propusti zaklopiti luknje, usidriti brod, snabdjeti ga dobrim čelima, i povodom svake druge nezgode prouzročene kapetanovom ili brodske momčadi nepomnjom, imadu se takodjer smatrati zasebnim poharama, pod koje podliježe vlasnik robe, no poradi kojih pripada mu zavrtno pravo proti kapetanu, brodu i navlu.

#### Čl. 406.

Troškovi peljarstva i teglenja povodom ulazka u zatone ili u rijeke ili izlazka iz njih, pristojbe za odpravak, pregled, izvješća, znakove, bačvarina, sidrarina i ostale odredbine plovitbe ne smatraju se kao pohare, nego kao obični troškovi, koji idu brodu na teret.



Čl. 407.

Ako se brodovi sraze, a sraz se sasma slučajno dogodi, štetu podnosi onaj brod, koji ju je pretrpio, a nema mjesta zahtjevu kakve naknade.

Ako se je sraz dogodio po krivnji kojeg između kapetana, šteta pada na onoga, koji ju je prouzročio.

Ako se o uzrocima sraza dvoumi, šteta ima se o zajedničkom trošku i na jednake dijelove razrezati između brodova, koji su je prouzročili i pretrpjeli.

U ova dva posljednja slučaja šteta ima se po vještacima procijeniti.

Čl. 408.

Nema se pripustiti tražba za poharu, kada zajednička pohara ne nadilazi jedan na sto ukupne vrednosti broda i robe, ili zasebna pohara ne nadilazi također jedan na sto vrednosti oštećene stvari.

Čl. 409.

Zaporka »prosto od pohare« oslobodjava osiguratelja od svake pohare, bilo zajedničke bilo zasebne, izuzevši slučajeve, u kojim prosto biva učiniti napust, a u ovim slučajevima stoji osiguranicima na volju odabrati između napusta i vršenja tužbena prava o pohari.

NASLOV XII.

O pobacaju i o privesku.

Čl. 410.

Ako se kapetanu povodom oluje ili neprijateljske potjere sviđi, da je za spašenje broda primoran izbaciti u more jedan dio voza, posjeći jarbore, ili napustiti sidra, ima saslušati mnijenje onih, koji su u vozu zanimani a na brodu se nalaze, i poglavitijih između brodske momčadi.

Ako se mnijenja razileze, držati se je onog, što kapetan i poglavitiji između brodske momčadi izreku.

Čl. 411.

Imadu se ponajprije izbaciti stvari najizlišnije, najteže i manje cijene, pa, poslije roba ispod prve palube, a to po kapetanovu odbiru i po mnijenju poglavitijih između brodske momčadi.

Čl. 412.

Kapetan ima zapisati zaključak, čim uzmogne to učiniti.

U zaključku naznačuju se:

Uzroci, koji su dali povoda pobacaju;

stvari izbačene ili oštećene.

Potpisat će ga vjećatelji, ili će se razlozi u njemu navesti, s kojih oni se odriču potpisati ga.

Zaključak ima se u registar upisati.

Čl. 413.

Kapetanova je dužnost u prvoj luci, gdje brod pristane, za dva-deset i četiri ure od kada stigne, potvrditi čine navedene u zaključku, koji se u registar upiše.

Čl. 414.

Iskaz gubitaka i šteta ima se kapetanovim nastojanjem i po vještacima sačiniti u mjestu, gdje se brod raskrca.

Ako raskrcavanje biva u kojoj luci kraljevine, trgovačko sudište imenuje vještake.

Gdje god nema trgovačkog sudišta, imenovanje vještaka biva po sucu pomiritelju.

Ako raskrcavanje biva u inozemnoj kojoj luci, imenuje ih talijanski konsul, a gdje toga nema, mjesna oblast.

Prije no prihvate posao, vještaci se imaju zapriseći.

Čl. 415.

Izbačena roba procjenjuje se prema cijeni tečajnoj u mjestu iskrcavanja; njena kakvoća dokazuje se predlogom krcatnica i računa, ako ih bude.

Čl. 416.

Razrez gubitaka i šteta biva po vještacima imenovanim krepošću predhodnoga članka.

Razrez postaje ovršnim, kad ga sudište potvrdi.

U inozemnim lukama talijanski konsul ili, gdje toga nema, svako drugo sudište nadležno u mjestu, podjeljuje razrezu ovršnu moć.

Čl. 417.

Platež gubitaka i šteta ima se razrezati na izbačene i spašene stvari i na polovinu broda i navla, a to u razmjerju vrijednosti njihove u mjestu iskrcaja.

Čl. 418.

Bude li u krcatnici lažno naznačena kakvoća robe, a pronadje se, da joj je vrijednost veća, prinesak će se na nju, u slučaju spasa, prema procjeni odmjeriti.

Ako se roba izgubi, ima se naplatiti prema kakvoći u krcatnici naznačenoj.

Bude li vrsta iskazane robe slabija od one naznačene u krcatnici, prinesak će se, u slučaju spasa, na nju odmjeriti prema kakvoći naznačenoj u krcatnici.

Naplaćuje se prema njenoj vrijednosti, ako bude izbačena ili oštećena.

Čl. 419.

Nema se prinesak udariti na džebanu, zairu, ni na prtljagu brodske momčadi; vrijednost tih stvari, budu li izbačene, naplaćuje se prineskom udarenim na sve ostale stvari.

Čl. 420.

Ne naplaćuju se stvari, o kojim nema krcatnice niti kapetanova prokaza, a budu izbačene; no budu li spašene, prinesak će se na njih udariti.



Čl. 421.

Na stvari, koje su na palubi broda pokrcane, prinesak će se udariti, ako budu spašene.

Budu li izbačene, ili povodom pobacaja oštećene, vlasnik ne može ništa u ime prinoska zahtijevati; prosto mu je samo zavrtno pravo vršiti proti kapetanu.

Čl. 422.

Ne će se poradi oštećenja broda prinesak udariti, nego onda samo, kad bude šteta nanesena na to, da se pobacaj olakša.

Čl. 423.

Ako se pobacajem ne bi spasio brod, nema nikako mjesta prinosku.

Na spašenu robu ne naplaćuje se niti se naknadjuje roba, koja bude izbačena ili oštećena.

Čl. 424.

Ako bi se brod pobacajem spasio, a pak, nastavljaajući svoj put, izgubio, prinesak za pobacaj na spašene će se stvari udariti prema vrijednosti njihovoj u onom stanju, u kom se budu nalazile, ali će se ponajprije izbavni troškovi odbiti.

Čl. 425.

Štete, spašenoj robi nanesene poslije pobacaja, ne naplaćuju se ni u kojem slučaju na izbačene stvari.

Brod, koji se je izgubio, ili koji je postao nepodoban za plovitbu, ne naplaćuje se na robu.

Čl. 426.

Ako se na osnovu kojeg zaključka otvori brod u svrhu, da se iz njega roba izvadi, prinesak će se na nju udariti za naknadu štete brodu nanesene.

Čl. 427.

Propane li roba položena u barke na odlog brodu, koji ulazi u luku ili rijeku, razrez toga gubitka biva na brod i na njegov voz vas-  
kolik.

Propane li brod s njim preostavši mu voz, nema se ništa razrezati na robu položenu u barke, makar da ona sretno stigne u luku.

Čl. 428.

U svim predpomenutim slučajevima kapetan i brodska momčad imadu za iznos prineska pravo prednosti na robu ili na cijenu od njene prodaje izvadjenu.

Čl. 429.

Ako vlasnicima izbačenih stvari podje za rukom spasiti ih poslije razgodbe, oni imadu kapetanu i dotičnicima onoliko vratiti, koliko su od prinesaka primili, odbivši štete pobacajem prouzročene i izbavne troškove.

## NASLOV XIII.

### O zastari.

#### Čl. 430.

Kapetan ne može zastarom steći vlasništvo broda.

#### Čl. 431.

Tražba o napustu zastaruje u rokovima naznačenim u članku 373.

#### Čl. 432.

Svaka tražba, kojoj je temeljem pogodba pomorskoga zajma ili osigurnica, zastaruje poslije pet godina, računajući od nadnevka pogodbe.

#### Čl. 433.

Svaka tražba zastaruje: kad se radi o isplati broskog navla, plata i beriva časnika, mornara i ostale brodske momčadi, čim mine godina dana po navršenu putu;

kad se radi o prehrani, mornarima pribavljenoj po kapetanovu nalogu, čim mine godina dana po predaji;

kad se radi o nabavku, bilo drvlja i drugih stvari potrebitih za gradnje, bilo brodske opreme i hrane, čim mine godina pošto ti nabavci budu predani;

kad se radi o najmovini radnika, ili o izvršenom kom radu, čim mine godina dana po primitku tih radnja;

kad se ište predaja robe, čim mine godina, pošto je brod dojedrio.

#### Čl. 434.

Nema mjesta zastari, gdje bude zadužnice, obveznice, računske potvrde, sudne opomene.

## NASLOV XIV.

### Razlozi nepripustljivosti tražba.

#### Čl. 435.

Nema se pripustiti: nikakva tražba proti kapetanu i osigurateljima radi štete robi nanesene, ako je roba bez prigovora primljena bila;

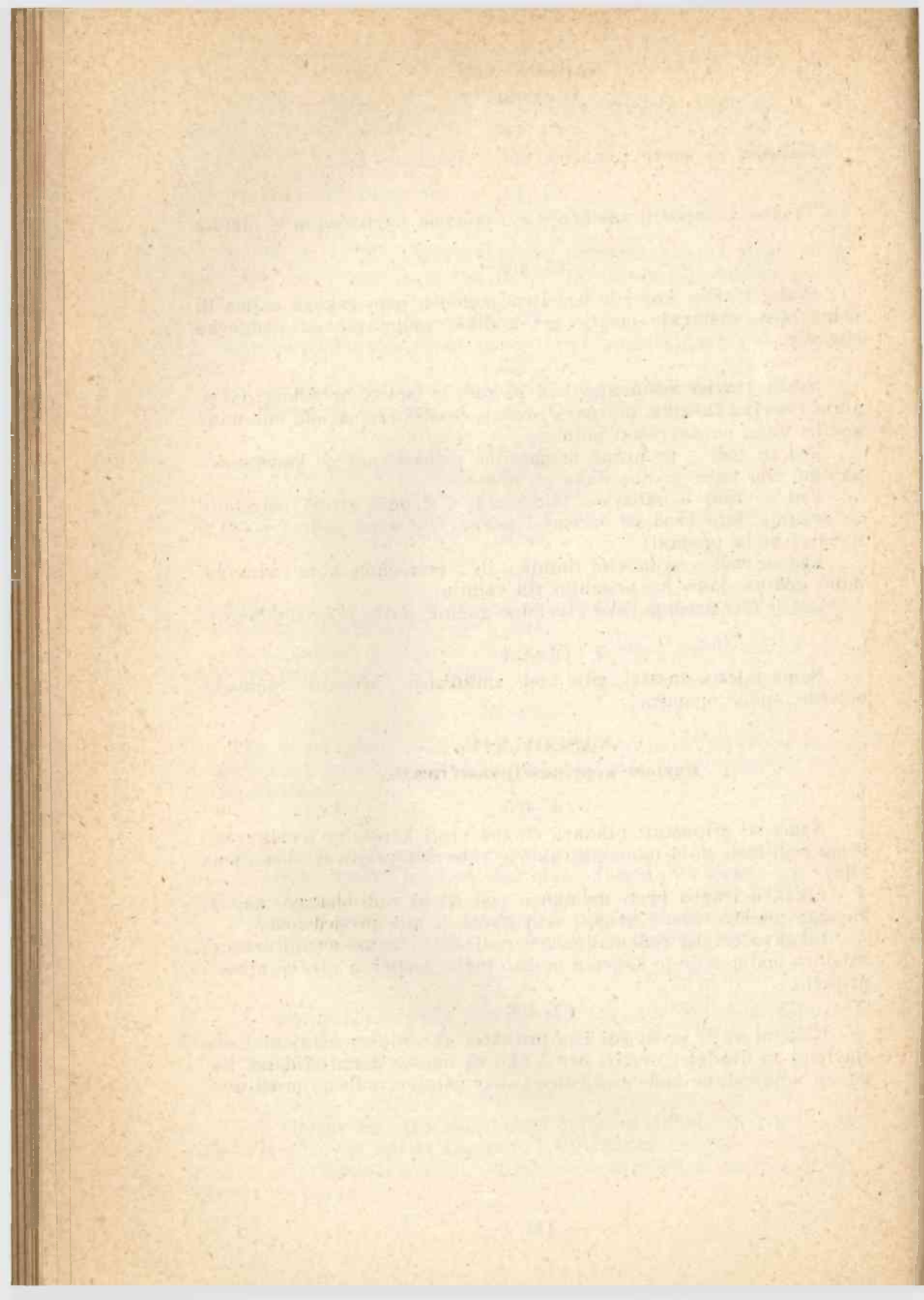
nikakva tražba proti uzimaocu pod naval radi pohara, ako je kapetan predao robu i primio svoj naval, a nije prosvjedovao;

nikakva tražba radi naknade i radi šteta prouzročenih srazom brodova ondje, gdje je kapetan mogao tužbu podići, a nije se nikako pritužio.

#### Čl. 436.

Ništetni su ti prosvjedi i te pritužbe, ako nijesu učinjeni i dostavljeni za dvadeset i četiri ure, i ako za mjesec dana od dana, kojeg su učinjeni, ne bude susljedice kakav zahtjev sudbeno predložen.





# SADRŽAJ.

|                                                                                  | Strana |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Literatura za pomorsko pravo . . . . .                                           | 5      |
| I. Uvod :                                                                        |        |
| 1. Pomorsko pravo . . . . .                                                      | 9      |
| 2. Razvoj pomorskog prava . . . . .                                              | 9      |
| 3. Izvori našeg pomorskog prava . . . . .                                        | 10     |
| 4. O moru . . . . .                                                              | 12     |
| II. Pomorsko privatno pravo :                                                    |        |
| 1. Brod . . . . .                                                                | 12     |
| 2. Brodovlasnik . . . . .                                                        | 13     |
| 3. Kapetan . . . . .                                                             | 15     |
| 4. Momčad . . . . .                                                              | 15     |
| 5. Vozarski ugovor . . . . .                                                     | 16     |
| 6. Pomorski zajam . . . . .                                                      | 18     |
| 7. Pomorsko osiguranje . . . . .                                                 | 19     |
| 8. Kvar ili avarije . . . . .                                                    | 21     |
| 9. Zastara . . . . .                                                             | 22     |
| 10. Konflikt pomorskih zakona . . . . .                                          | 22     |
| III. Nacijonalno pomorsko javno pravo :                                          |        |
| 1. Organizacija pomorske uprave . . . . .                                        | 23     |
| 2. Brod i plovidba . . . . .                                                     | 23     |
| 3. Zapovjednik broda (kapetan) . . . . .                                         | 24     |
| 4. O klasifikaciji brodova . . . . .                                             | 25     |
| DODATAK :                                                                        |        |
| I. Zakon o upisu pomorsko-trgovačkih brodova i ladja . . . . .                   | 26     |
| II. Zakon o pomorskom ribolovu . . . . .                                         | 33     |
| III. Propisi za izbegavanje sukoba na moru i međunarodna signalizacija . . . . . | 41     |
| IV. Državni oglas o plovitbi (editto politico di navigazione mercantile)         |        |
| Čl. II. : O kapetanima i brodovodjama . . . . .                                  | 51     |
| „ III. : O brodskom pisaru . . . . .                                             | 62     |
| „ IV. : O peljaru i pouzi . . . . .                                              | 65     |



|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| Čl. V.: O topdžiji i spremaru . . . . . | 69 |
| „ VI.: O mornarima i t. d. . . . .      | 72 |
| „ VII.: O plati i t. d. . . . .         | 57 |

V. Knjiga druga Napoleonovog trg. zakonika :

|                                                    |     |
|----------------------------------------------------|-----|
| Naslov I.: O brodovima i drugim plavima . . . . .  | 83  |
| „ II.: O zaustavi i prodaji brodova . . . . .      | 58  |
| „ III.: O vlasnicima broda . . . . .               | 88  |
| „ VI.: O navaljnim pogodbama i o navlima . . . . . | 89  |
| „ VII.: O krcatnicama . . . . .                    | 90  |
| „ VIII.: O navlu . . . . .                         | 91  |
| „ IX.: O pogodbama pomorskog zajma . . . . .       | 94  |
| „ X.: O osiguranjima . . . . .                     | 97  |
| „ XI.: O poharama . . . . .                        | 106 |
| „ XII.: O pobacaju i o privesku . . . . .          | 108 |
| „ XIII.: O zastari . . . . .                       | 111 |
| „ XIV.: Razlozi nepripustivosti tužbe . . . . .    | 111 |

(U tisku se je potkralo više stilističkih pogriješaka, koje će čitatelj sam ispraviti.)



