

Osnova trgovačkog pomorskog zakona za Jugoslavensku državu, 1919.

Sadržaj

Predgovor

Popis brošura osnova i djela

Osnova

Poglavlje I. Brod

Poglavlje II. Registar lučkog ureda i pomorska svjedodžba broda

Poglavlje III. Brodovlasnik, brodar

Poglavlje IV. Agenat ili pouzdanik

Poglavlje V. Kapetan

Poglavlje VI. Posada ili momčad broda

Poglavlje VII. Vozarski posao:

A. Prevoz robe:

Odsjek 1. Vozarski ugovor za robu

Odsjek 2. Teretnica

Odsjek 3. Ukrcavanje, iskrcavanje i odgovornost vozara

Odsjek 4. Čekanje u luci

Odsjek 5. Vozarina

B. Prevoz putnika:

Poglavlje VIII. Pomorski zajam

Poglavlje IX. Avarija ili pomorski kvar:

Odsjek 1. Avarija uopće

Odsjek 2. Postupanje uređenja doprinosa u zajedničkim avarijama

Odsjek 3. Šteta uslijed sraza ili sukoba brodova i pomoć brodovima u pogibelji

Poglavlje X: Pomorsko osiguranje:

Odsjek 1. Ugovor osiguravanja

Odsjek 2. Dužnosti osiguranika i osiguratelja

Odsjek 3. Trajanje rizika

Odsjek 4. Zahtjev odštete

Odsjek 5. Napuštaj

Poglavlje XI. Hipotekarne i privilegovane tražbine na brod:

Odsjek 1. Hipoteka

Odsjek 2. Privilegij

Poglavlje XII. Nepripustljivost traženja i zastara:

Odsjek 1. Nepripustljivost traženja

Odsjek 2. Zastara

347

VJEKOSLAV ŠKARICA.

OSNOVA
TRGOVAČKOG POMORSKOG ZAKONA

za

JUGOSLAVENSKU DRŽAVU

sa popratnim tumačem.



„HRVATSKA ŠTAMPARIJA“ – SPLIT.

1919.

VJEKOSLAV ŠKARICA.

SAVEZNO IZVRŠNO VEĆE
CENTAR ZA INFORMACIJU I
DOCUMENTACIJU DELATNOST
Lrv. br. 4718
SIGN.

OSNOVA

TRGOVAČKOG POMORSKOG ZAKONA

za

JUGOSLAVENSKU DRŽAVU

sa popratnim tumačem.



PREDGOVOR.

Pomorsko pravo, kao i svako drugo pravo, imade svoj koren u starim vremenima, kada su se postepeno uzakonjivali pomorski običaji.

Nalazimo tragova odredaba pomorskog prava još kod Feničana, pa kod Grka. — Rimljani, ovi majstori pravničkog umjeća u davnini imali su uprav usavršenih pomorskih uredjaja za tadašnje potrebe, kada je plovidba prama današnjem shvaćanju bila još primitivna, a trgovina se ograničavala na sredozemno more (Dig. II. 8. — IV. 25. 35. — IX. 2. 9. — XI. 3. 6. 7. — XIV. 2. 3. — XXII. 2. — XLI. 7. — XLVII. 9. — Cod. IV. 25. 33.). Spomenut ćemo samo lex Rhodia de iactu, od koje se je razvila ustanova zajedničkih avarija i doprinosa.

Nije ovo mjesto da se pozabavimo sa izvorima ni sa povješću pomorskog prava, jer bi nas daleko odvelo.

Kazat ćemo samo u kratko, da kao pouzdane izvore i temelje starog pomorskog prava možemo smatrati: „Le Consulat de la mer“, „Rooles d'Oléron“ i „Zakone Wisby-a“.

Od „Consulat de la mer“ potječu: „L'Ordonnance de la marine 15. augusta 1681.“ pod Ljudevitom XIV., francuski trgovački zakon god. 1807., uredbe raznih gradova u Italiji, kao Pise, Genove, Firenze, Venecije, i neke odredbe u statutima naših pomorskih gradova, osobito Zadra, Splita, Dubrovnika, Kotora.

„Rooles d'Oléron“ izvor su pomorskog prava za Englesku a kasnije i za Sjedinjene Američke Države.

5823.



448

„Zakoni Wisby-a“ smatraju se kao izvor pomorskog prava Njemačke, Danske, Švedske i Norveške.

Spomenuti je još ovdje da talijanski trgovački zakon 31. 10. 1882. uz francuske poprimio je i neke njemačke pomorske ustanove.

U bivšoj Austro-Ugarskoj nije bilo u pravom smislu riječi pravnih uredaba za materijalno pomorsko pravo, jer „državni oglas o plovidbi 25. aprila 1774.“ za doba Marije-Terezije je samo skup starinskih javno-upravnih ustanova za kapetane i momčad trgovačkih brodova, za lučke urede i konsulate, a samo se nuzgredno i nepotpuno amo tamo spominje koja ustanova materijalnog prava. — Na našoj obali važile su pomorske uredbe II. knjige trgovačkog francuskog zakona god. 1807. još od vremena francuskog zaposjednuća naših krajeva na Jadranu. Ovaj zakon, remek-djelo pravničke jasnoće, takodjer je zastario, jer imade odredaba za ona vremena, kada nije bilo ni ladja sa parnim pogonom ni današnjih savršenih saobraćaja, nije odgovarao napretku modernog doba, pa su morali naši trgovci i naši sudovi da posegnu za drugim pomagalima rabeći analogno zakone naprednijih država, ali uvijek u dvojbi, koje će se od raznovrsnih ustanova primijeniti dotičnim slučajevima.

Francuska dakako nije ostala kod zastarjelog „Code de Commerce 1807“, već je izdala mnogobrojnih zakona i naredaba, da nadopuni i osvježi Napoleonov zakonik prema potrebama modernog života, ali sve ove novije odredbe nijesu bile usvojene kod nas, jer izdate nakon Napoleonova pada (1814.), kada je naše more bilo promijenilo gospodara.

Medjutim i u nestaloj monarhiji ćutila se je nužda trgovačkog zakona za pomorske prometne potrebe, ali to je ostalo samo u granicama želje, koja se nije nikada ispunila, jer tuđinske vlade nijesu davale velike važnosti trgovačkom pomorstvu. Izgleda da je najveća zapreka potjecala od dualizma Austro-Ugarske. Članak

1. nagodbenog zakona g. 1867. između jedne i druge pole Monarhije odredjivao je, da pravne ustanove upogled lučkih zdravstvenih i pomorskih posala imadu se uzakoniti po jednakim načelima, a zakonodavci s jedne i s druge strane Leithe nijesu mogli da se slože. Bilo je raznih neuspjelih pokušaja. U Austriji između ostalih g. 1887. izradjena je osnova „über das österr. Privatseerecht“, koja se približuje njemačkom uzoru, a u Ugarskoj zakonska osnova g. 1894. sastavljena od prof. Dr. Frana Nagy-a, koja se više približuje romanskom uzoru.

Nije bilo dakle jedinstvene misli vodilice na najvažnijim točkama Jadrana.

Sada nakon oslobodjenja od tuđinskog jarma, našoj se državi nameće dužnost da ispuni ovu prazninu i da što prije izdade naredbe materijalnog pomorskog prava za sigurnost pomorske trgovine, koja će se bujno razviti na našim lijepim obalama, nesmetana od tuđeg pritiska. More nema granica, ono nas spaja sa ostalim narodima i prestavlja za našu državu neiscrpivo vrelo blagostanja, pa mu treba posvetiti najveću pažnju.

To je razlog koji me je naveo, da sakupljajući potrebite podatke sastavim ovu osnovu.

Pri sakupljanju podataka trebalo je osobito paziti na to, što se je od prošloga vijeka stao širiti pokret u trgovačkim svjetskim krugovima radi izjednačivanja pomorskih zakona svih naroda.

Razvojem pomorstva i stvaranjem velikih brodarških društava uvidjelo se je, da raznolično zakonodavstvo ometa i sprečava promet brodova, koji plove u najudaljenije krajeve, zbog nesigurnosti pravila koja će se primijeniti raznovrsnim slučajevima pomorske trgovine. Sastale su se zato oveće skupine zanimanika: brodovlasnika, pomorskih trgovaca, osiguratelja, da međusobno ustanove za iste slučajeve jednaka pravila, koja su se obvezali uvrstiti u svoje pomorske pogodbe

(vozarske ugovore, teretnice, osiguravajuće ugovore) i tako je u nekim pojedinim pitanjima udaren temelj neke vrsti međunarodnog prava, kako će se pitanje kazati u opaskama.

Usljed ove privatne inicijative trgovačkog svijeta došlo je kasnije i do sastanaka prestavnika većeg dijela zanimanika, koji su između ostalih u konferencijama u Bruxelles-u (1898.), u Londonu (1899.), u Parizu (1900.), u Hamburgu (1902.), u Amsterdamu (1904.), u Liverpoolu (1905.), u Veneciji (1907.), u Bremenu (1909.), u Parizu (1911.) polučili znatnih rezultata u izjednačivanju barem nekih spornih pitanja pomorskog prava.

U diplomatskim kongresima god. 1908. i 1910. u Bruxelles-u devetnaest je država usvojilo dotične pomorske ustanove.

Kod sastavljanja ove osnove držao sam se, kako je naravno, rezultata ovih konferencija za one ustanove, koje su bile općeprimljene u pomorskom svijetu, a što se tiče ostalog materijalnog prava slijedio sam uredbe drugih država i mišljenje uvaženih pisaca, dok u neriješenim i još spornim pitanjima poprimio sam stanovište, koje po mojem mišljenju više odgovara dotičnoj ustanovi, običajima, a uvijek osobitim obzirom na naše more.

I ako se ovom osnovom uređuju pomorski odnosi privatno-materijalne naravi, morao sam se kadkada baviti i upravnim ustanovama (kao n. pr. u poglavlju o momčadi broda) pa i proceduralnim propisima (kao u poglavljima o registru lučkog ureda, o uređenju avarija itd.), jer su usko skopčani sa materijalnim pravom, od kojega se ne dadu odijeliti, i jer takovih uredaba imade i u zakonima drugih država.

Smatrao sam shodnim, da o nekim ustanovama pomorskog prava dadem definicije, jer se time jasnije i jezgrovitije prikazuje pravnički pojam izbjegavajući suvišnu kazuistiku.

Nadodao sam raznim člancima opaske, da razjasnim neke pravne pojmove, da obrazložim kako sam došao do riješenja kojeg spornog pitanja, ili da opravdam koju riječ u oskudici naše pomorske terminologije.

Čitalac ne će naći u ovoj osnovi vele novoga, jer predmet to ne dozvoljava; ovo je kompilacija iz različitih sakupljenih djela nakon proučavanja ovog zanimivog predmeta, kojemu sam se posvetio ovih zadnjih godina, osobito za vrijeme mojeg zatočenja u Zadru god. 1915., kada sam u dokonici imao prigode da redovito pohadjam dosta bogatu pravničku biblioteku prizivnog suda.

Tiskam ovu osnovu, da lakše dodje do ruku pozvanih stručnjaka na našem primorju, kojima ću biti haran ako mi budu saopćili svoje mišljenje i opaske, da uzmognemo tako zajednički usavršiti ove važne ustanove i predložiti ih vladi na uvaženje a narodnom predstavništvu na pretres i usvojenje.

Time ćemo zajedno doprinijeti ovaj mali kamenčić velikoj i teškoj pravničkoj izgradnji naše mile mlade države.

Split, mjeseca maja 1919.

Dr. Vjekoslav Škarica, advokat.

Kod sastavljanja ove Osnove osim na postojeće zakone raznih država osvrnuo sam se i na ove brošure, osnove i djela:

- Raccolta di giudicati* del Tribunale Commerciale Marittimo in Trieste 1878.
- Austrijska osnova* „über das österreichische Privatseerecht“ 1887.
- Pippia avv. Umberto*. Il contratto di noleggio e la polizza di carico. Torino 1893.
- Feichtinger Dr. A.* Diritto marittimo con riguardo allo stato ungarico. Fiume 1894.
- Nagy Dr. Frano*. Osnova ugarskog trgovačkog pomorskog zakona. 1894.
- Valabregue E.* Nouveau Précis de droit maritime commercial. Paris 1898.
- Martinolich avv. Celestino*. Di una clausola di esonerazione nella polizza di carico. Trieste 1900.
- Les avaries*. Revue internationale de Jurisprudence maritime. Trieste 1900.
- Rossetto rag. V.* Manuale del regolatore e liquidatore di avarie e sinistri marittimi (Manuali Hoepli). Milano 1903.
- Schreckental Dr. Paul*. Das österreichische öffentliche und Privat-Seerecht. Wien 1906.
- Verona Nicolò*. Nozioni di diritto marittimo ad uso delle scuole nautiche. Trieste 1906.
- Gertscher Dr. Adalbert und Schreckental Dr. P.* Das österreichische Seerecht. (Die Handelsgesetze des Erdballs-Band XIII. Abt. I). Wien 1906.
- Stanger Dr. Ulikse*. Das Meersufer in Theorie und Praxis. Wien 1909.
- Weinberger Dr. Otto*. Prozessrechtliche Beiträge zum österr. Seerecht. Wien 1909.
- Marghieri Prof. A.* Lezioni di diritto marittimo. Napoli 1912.
- Smeesters Constant*. Éléments du droit maritime comparé. Bruxelles 1912.

Piccoli Prof. Giorgio. Elementi di diritto commerciale. — II. Diritto Marittimo. Trieste 1913.

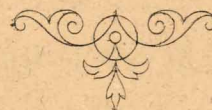
Revue internationale du droit maritime. Paris 1913.

Mogan Dr. Julije. Pomorski vozarski ugovor. Rijeka 1915.

Splitski tržni običaji. 1890.

Usi di piazza di Trieste. 1901.

Usi di piazza di Fiume. 1907.



OSNOVA
TRGOVAČKOG POMORSKOG ZAKONA
za
JUGOSLAVENSKU DRŽAVU.

POGLAVLJE I.

BROD.

Čl. 1.

Brod u smislu ovoga zakona je ona ladja, koja je namijenjena da plovi po moru¹⁾ i da u prometne svrhe prenaša trgovinsku robu i putnike.²⁾

Posebno će se odrediti, koji se propisi ovoga zakona ne će primijeniti na brodove do 50 tona registrovane tonaže³⁾ (čl. 3. d.).

Čl. 2.

Ugovori za gradnju broda imaju se sklopiti pismeno. Dok brod koji se iznova gradi leži u brodogradilištu, vlasnost istoga pripada brodograditelju, a naručitelj imade zakonito pravo zaloga na brod za svote i materijal, koje

¹⁾ Ova se osnova trgovačkog pomorskog zakona bavi samo brodovima, koji su namijenjeni da plove po moru, a ne po rijekama i jezerima. Pomorski brodovi vode promet i sa lukama, koje se nalaze u blizini ušća rijeka (kao kod nas Obrovac, Skradin, Metković), pa se i za ta putovanja primijenjuju ove odredbe, jer se takve luke smatraju pomorskim lukama, kao što su u svjetskoj trgovini London, Hamburg, Bremen itd.

²⁾ Nije su „brodovi“ u smislu ovoga zakona ratne ladje, privatne ladje za zabavu, ni ladje, koje služe za ribanje, za lučke radnje itd.; dočim jesu tegleće ladje ako su namijenjene da vuku trgovačke brodove.

³⁾ Za manje brodove, namijenjene za mali obalni saobraćaj, treba iz-

je povjerio brodograditelju. Čim se brod porine u more, vlasnost prelazi na naručitelja, koji može da ga prijavi na upis u registru lučkog ureda, a brodograditelj je ovlašten da za svoju tražbinu istodobno postigne hipoteku na brod.

Ugovarateljima je slobodno da ustanove drugčije od gorinavedenog.⁴⁾

Za vrijeme gradnje broda može naručitelj da razriješi ugovor u slučaju očite nevještine, zle vjere, ili smrti brodograditelja, a prosudit će se po pravilima građanskog zakona, da li i koliko brodograditelj ima prava na odštetu.⁵⁾

dati posebnih ustanova, koje ne će imati sve stroge formalnosti ovog trgovačkog pomorskog zakona, da se olakoti njihov promet.

⁴⁾ Važno je ustanovljenje časa prelaza vlasnosti broda koji se iznova gradi na naručitelja, toliko upogled odnosa naručitelja prema brodograditelju (ako brod pogine, u slučaju otvorenja stječaja nad imetkom naručitelja ili brodograditelja), koliko radi odnošaja prema trećim licima (u slučaju zapljene broda itd.).

Glede ovog pitanja nijesu složni ni pravnici ni zakoni raznih naroda. U nekim državama (Italiji, Francuskoj) smatra se, da vlasnost prelazi na naručitelja nakon potpune izgradnje i redovite predaje, u drugima (n. pr. u Engleskoj) je određeno, da kako se po jedini dijelovi broda dograde, prelazi vlasnost tih dijelova na naručitelja.

Gdje ovo pitanje nije zakonom uređeno, prosudjuje se po općim pravilima građanskog zakona: ako je naručitelj dao gradivo a brodograditelj radnju, smatra se da je brod od početka gradnje vlasnost naručitelja, u protivnom slučaju sve do izgradnje i redovite predaje da je vlasnost graditelja.

Smatrali smo najprikladnije rješenje, da se porinućem u more još nedovršenog broda prenese vlasnost broda na naručitelja, jer baš tada naručitelj može da traži upis broda u registar (čl. 8.), i brod dobiva neku vrst pomorskog individualiteta, i tada se može na teret broda upisati hipoteka.

Radi sigurnosti naručitelja određeno je, da mu pristoji zakonito pravo zaloga na brod koji se izgradjuje za novac i materijal što je unapred dao brodograditelju. Kad je brod uslijed porinuća u more prešao u vlasnost naručitelja, brodograditelj može da zahtjeva upis hipoteke za osiguranje svoje tražbine, a nije mu se moglo dozvoliti zakonito pravo zaloga, jer su u osnovi bili ograničeni slučajevi privilegovanih zaloga radi razloga, koji će se navesti, kada bude riječ o privilegijima.

⁵⁾ Vješto i tačno gradjenje brodova je stvar koja zanima ne samo naručitelja već i javni poredak radi sigurnosti osoba i stvari, koje se

Čl. 3.

Svaki brod dužan je:

1. Da nosi jedno ime. Brod ne smije da nosi jednako ime drugoga broda, koji je upisan u registru istoga lučkog ureda, već treba da se bitno razlikuje. Ime mora da bude napisano na vanjskoj strani broda, i to čitljivo. Ne smije se promijeniti ime broda bez dozvole nadležnog lučkog ureda i prije nego bude unešena promjena u registar lučkog ureda i zabilježen taj upis u pomorsku svjedodžbu broda.

2. Da pripada stanovitoj luci. Vlasnik broda ima pravo da odabere luku pripadnosti u ovoj državi. Ime luke pripadnosti mora da bude naznačeno na vanjskoj strani broda.

3. Da pripada stanovitoj državi. Kada pri gradnji ili kupnji broda, brodovlasnik zatraži upis broda u lučki registar kao pripadnik jedne luke u ovoj državi, lučki ured u okružju kojega leži luka pripadnosti, nakon ustanovljenja postojećih zakonskih uvjeta, udovoljit će molbi, upisat će brod kao pripadnik ove države i podijeliti će mu pravo vijanja državne zastave. Time vlasnik i kapetan broda primaju sve povlastice i dužnosti, skopčane sa vijanjem državne zastave. Nijedan brod, koji pripada ovoj državi, ne smije da vije na krmi drugu zastavu osim državne, kao što nijedan inostrani brod ne smije da je na krmi vije pod zapelom odnosnih kaznenih posljedica.

4. Da nakon gradnje, pregradnje ili kupnje bude ustanovljena brodska sadržina po nadležnom lučkom uredu, a u inozemstvu po konsulatu. Ova sadržina ustanovljena od posebnih vještaka odgovara objemu broda, a naznačuje se po tonaži polag engleskog sustava zvanog „Moorsom“. Jednota brodske sadržine po tonaži iznaša 2 kubična metra i 83 kubična centimetra, a zove se „registrovana tonaža“.

5. Da dobije od nadležnog lučkog ureda posvjedočenje, da je sposoban za putovanje. U istom će se posvjedočenju naznačiti da li je brod sposoban za malu plovitbu (samo u jadranskom moru), ili za veliku plovitbu (u sva-

brodom prenašaju, pa je zato posebno određeno koju spremu mora da imade brodograditelj prije nego mu se podijeli dozvola da vodi taj obrt. Gradnja broda je isključivo pitanje pouzdanja u osobu i vještinu graditelja; iz toga slijedi, da ako uzmanjka takova pretpostavka, naručitelj je u pravu da ugovor razriješi.

kom otvorenom moru),⁶⁾ koliko robe je sposoban da ukrci, koliko putnika i uz koje uvjete.

Čl. 4.

Brod se smatra pokretninom. Pripadnost broda jesu sve stvari, koje služe za trajnu porabu broda, i ako su privremeno od broda odijeljene. Primjerice su pripadnosti broda: prevoznici čamci, brodska oprema, konoplje, orudje, živež za momčad i putnike, i u opće cijeli ostali pribor.

Čl. 5.

Vlasnost se broda stiče, a dotično gubi:

1. gradnjom broda, dobrovoljnom ili prisilnom kupoprodajom, zamjenom, darovštinom, nasljedstvom i presudom suda;

2. zakonitom i priznatom zapljenom sa strane neprijatelja, ili sa strane ove države radi neopsluživanja opstojecih pomorskih ili carinskih propisa;

3. napuštanjem broda osigurateljima broda.⁷⁾

Čl. 6.

Za valjanost prenosa vlasnosti ili za postignuće prava zaloga na brod nije potrebna ni dovoljna materijalna predaja, ili sačuvanje broda po posebnom pohranitelju, već se za-

⁶⁾ Po zakonima izdanim u Austro-Ugarskoj, brodovi se dijele u tri vrste prema tome, da li su po njihovoj gradnji i usposobljenju kapetana, te po broju oficira i ostale momčadi bili ovlašteni da putuju samo u jadranskom moru i do nekih otoka u jonskom moru (mala obalna plovidba), ili u sredozemnom, crnom, azofskom i crvenom moru (velika obalna plovidba), ili u ostalim velikim morima (duga plovidba). Uvaživši današnje stanje pomorske znanosti i usavršenja prometnih sredstava, smatrali smo da su suvišne ove tri kategorije, koje se dadu svesti na same dvije, jer mislimo, da brod, koji je usposobljen da putuje u crnom i crvenom moru, može da obavlja koju mu drago dulju plovidbu.

⁷⁾ Neki su pisci pomorskog prava držali da brodovlasnik koji napušta brod vjerovnicima prenaša na njih vlasnost istoga, dočim su drugi pravnici protivnog mišljenja. (O tomu opširnije u opasci br. 19). U ovoj osnovi ograničen je prelaz vlasnosti napuštanjem na jedini slučaj napuštaja na korist osiguratelja (čl. 243 i slj.).

htjeva da promjena vlasnosti, hipoteka i sudbeni zalog budu upisani u registar lučkog ureda.⁸⁾

POGLAVLJE II.

Registar lučkog ureda i pomorska svjedodžba broda.⁹⁾

Čl. 7.

Lučki uredi zato određeni vode registar brodova ove države, koji pripadaju lukama njihova pomorskoga okružja, a to odjelito za veliku plovidbu, za malu plovidbu i za brodove do 50 tona „registrovane tonaže“.

⁸⁾ I ako se brod smatra pokretninom (čl. 4.) predaja i prenos vlasnosti i postignuće zaloga postizava se jedino onim načinom, koji vrijedi za nekretnine. Ugovori za vlasnost i hipoteku moraju se skladati po odredbama čl. 13.²⁾

Dok brod, koji se gradi, leži još u brodogradilištu pa sve dok nije upisan u registar, stvarna se prava prenašaju i stiču jedino predajom po pravilima koja vrijede za pokretnine.

⁹⁾ Po dosadašnjoj teoriji i praksi u bivšoj Austro-Ugarskoj, registar brodova je služio pretežno za upis vlasnosti i za pomorske javno-redarstvene svrhe. Običavalo se je upisati pravo zaloga na brod, nu za postignuće stvarnoga prava zaloga postupalo se je kao sa pokretninama. I sama promjena vlasnosti mogla se je obaviti ugovorom bez osobitih formalnosti.

Kod drugih država ustanove su različite. Tako n. pr. u Belgiji prodaja je pravovaljana između ugovaratelja bez upisa u registar samo što bez takova upisa prodaja nema pravne moći prema trećim licima u dobroj vjeri, a nije potrebit upis vlasnosti u slučaju nasljedstva.

U Francuskoj, Engleskoj, Njemačkoj i Nizozemskoj svaka promjena vlasnosti ima se upisati.

U Italiji prodaja ima biti zabilježena na svjedodžbi broda.

U Belgiji je određeno, da se dobrovoljna hipoteka imade upisati kod općeg hipotekarnog registra u Antwerpenu, u Francuskoj u registar vodjen od receveur général des domaines, u Njemačkoj u Schiffsregister, u Engleskoj u registrar luke pripadnosti broda, a isto u Nizozemskoj; u Italiji po osnovi zakona godine 1910. u registar pomorskog ureda.

Smatramo potrebitim da se konačno uredi ovo pitanje radi ustanjenja pomorskog prometa i kredita na brodovima, pa smo u osnovi dali registru lučkog ureda važnost jedne javne knjige po analo-

Čl. 8.

Brod, koji se gradi ili pregradjuje u brodogradilištu, mora biti prijavljen od brodograditelja i od naručitelja lučkom uredu, koji vodi registar. Kad se brod porine u more, pa kad je brod potpuno opremljen za prvo putovanje, treba prijaviti lučkom uredu, koji će ga dati pregledati po stručnjacima, da li odgovara svim postojećim propisima. Može se brod upisati dok se još gradi, ili čim je porinut u more, a mora ga se upisati prije prvog putovanja.

Čl. 9.

Lučki će ured upisati novosagrađeni ili pregrađeni brod u registar.

Za svaki će se brod upotrebiti bar jedna čitava stranica dotične propisno vodjene knjige.

Upis će slijediti uslijed prijave vlasnika i sadržavat će:

1. Ime, gradivo, vrst gradnje, da li je brod na jedra, ili na pogon, u zadnjem slučaju koji je pogon i koje snage.
2. Razne mjere i tonaža broda.
3. Gdje i kada je bio gradjen.
4. Luku pripadnosti.
5. Ime, rodno mjesto i prebivalište brodovlasnika i eventualno brodaru. Ako ima više brodovlasnika, ime pojedinih, i dijelove broda pripadajuće svakome od njih, te koji su upravitelji zajednice. Naznačit će se ako

giji ustanova koje vrijede za zemljišnike. — I zbilja ako se stvarna prava na brod imaju steći polag propisa za nekretnine, potrebno je da registar u kojemu je upisan brod sadržaje sve upise, koji se tiču promjene vlasnosti i tereta; treba da takav registar bude javan, da se svaki zanimanik može pozvati na vjerodostojnost javne uredovne knjige. Time će se izbjeći raznim komplikacijama i sporovima, tako da brod, koji plovi u daleka mora, bit će uvijek pravno vezan na lučki ured luke svoje pripadnosti. Tko hoće da poluči koje stvarno pravo na brod, lako će dobiti potpuni pregled glede vlasnosti i tereta broda, te će temeljito moći da sklopi pravni posao, a da ne bude izložen riziku radi neizvjesnosti i neupućenosti.

Odredjeno je da u pomorsku svjedodžbu broda budu preneseni upisi iz registra na ravnanje ostalih lučkih vlasti i zanimanika.

brod pripada kojem društvu, vrst društva, dokaz o zakonitom postanku društva, sjedište istoga i imena upravitelja.

6. Državnu pripadnost brodovlasnika i brodaru.
7. Naslov stečenja vlasnosti bilo cijeloga broda, bilo dijela broda.
8. Obični broj momčadi i da li to odgovara propisima.
9. Ime, rodno mjesto, prebivalište i državnu pripadnost kapetana.
10. Vrst i broj oružja na brodu, ako ih ima.
11. Dan kada je brod unešen u registar.
12. Broj pod kojim je brod unešen u registar.

Lučki će ured na prepisu podneska posvjedočiti upis u registru.

Čl. 10.

Lučki će ured izdati po postojećim propisima brodovlasniku ili brodaru pomorsku svjedodžbu broda, koja će sadržavati oznake nabrojene u čl. 9. i ako postoje sve zakonske pretpostavke, podijelit će mu pravo da vije na krmu zastavu ove države.

Čl. 11.

Ako nastane koja promjena upogled samoga broda, ili njegove vlasnosti, brodovlasnik ili brodar moraju, da to prijave i dokažu lučkom uredu, koji će promjenu unijeti u registar i u pomorsku svjedodžbu broda. Obnovit će se upis broda u registar, ako brod promijeni svoje ime, ili ako predje od jedne vrsti registra u drugu. Za ova dva zadnja slučaja izdat će se nova pomorska svjedodžba broda uz povratak stare.

Čl. 12.

Ako je brodovlasnik ili brodar sklopio koju hipoteku ili pomorski zajam na teret broda, ako je brod osigurao, ili ako ga je napustio, mora se to upisati.

Upisat će se u registar pravo prisilnog zaloga i prisilna uprava na teret broda, u ovom zadnjem slučaju i ime prisilnog upravitelja. Zabilježiti će se provedena prodaja na dražbi.



Ne će se u opće pravovaljano steći nikakvo stvarno pravo prama trećim licima u dobroj vjeri bez upisa u registar.

Čl. 13.

Naslov vlasnosti novosagrađenog ili dograđenog broda dokazuje se srestvom pogodbe sklopljene sa brodogradite-
ljem, ili svjedodžbom brodograditelja, potvrđenom od luč-
kog ureda mjesta, gdje se brod gradi.

Vrhu dobrovoljnog prenosa vlasnosti, dozvole hipoteke, pomorskog zajma, osiguravanja, mora se sastaviti pismeni ugovor, na kojem će potpis brodovlasnika, dužnika ili osi-
guranika biti ovjeren od suda ili od bilježnika, a u inozemstvu od konsula.

Prisilni zalog, prisilna uprava, prisilna dražba, steče-
nje prava vlasnosti uslijed dražbe, promjena vlasnosti usli-
jed nasljedstva, kao i sva druga prava na brod, stečena bez izjave vlasnika ili zanimanika, upisuju se u registar na temelju zaključka suda ili vlasti, koje su izdale dotičnu odredbu.

Čl. 14.

Svi upisi čl. 11. i 12. imaju se od lučkog ureda za-
svjedočiti u pomorskoj svjedodžbi broda.

Ako se za vrijeme upisa brod nalazi u drugoj luci, nadležni će lučki ured zamoliti lučki ured mjesta, gdje se brod nalazi, da zasvjedoči upis u pomorskoj svjedodžbi broda; ako se nalazi u inozemstvu, zamolit će konsulat.

Svaki upis upogled broda, dok se nalazi u inozem-
stvu, bit će pravovaljan prama trećim licima, koja su u dobroj vjeri, samo od časa njegova prenosa u pomorsku svjedodžbu broda.

Čl. 15.

Ako se brodogradilište, gdje se brod gradi, nalazi u mjestu van pomorskog okružja lučkog ureda luke pripad-
nosti, tada će lučki ured brodogradilišta izdati brodu pri-
vremenu pomorsku svjedodžbu, dok brod stigne u luku pripadnoš-
ti i dok bude redovito upisan u registar nadlež-
nog lučkog ureda.

Čl. 16.

Ako se brod gradi u inozemstvu, konsul će upisati brod u svoj registar, izdat će mu privremenu pomorsku svjedodžbu, te će postupati kao u čl. 15.

Čl. 17.

Lučki će ured pridržati izvornu ispravu, na temelju koje se traži upis, ili autentični prepis iste.

Čl. 18.

Registar Lučkog Ureda je javan, i može svak da ga pregleda, a zanimanici mogu tražiti autentični prepis, ili posvjedočenje o njegovom sadržaju.

POGLAVLJE III.

Brodovlasnik. Brodar.

Čl. 19.

Vlasnik broda može da sam vodi plovitbenu trgovinu svojim brodom, ili da povjeri brod drugoj osobi, koja će je za svoj račun voditi.

Osoba, koja vodi plovitbenu trgovinu za svoj račun svojim ili tuđim brodom, zove se brodar.¹⁰⁾

¹⁰⁾ Svaki onaj koji vodi pomorsku trgovinu stanovitim brodom smatra se brodarom, bio on vlasnik broda ili ne. Neki pisci smatraju brodarom i osobu koja je dobila raspoloženje broda bez ovlaštenja vlasnika (prisilnom upravom broda) ili čak proti njegovoj volji, (pa i krivičnim načinom, n. pr. kradjom).

U našem jeziku nijesmo našli općepriznatog naziva za voditelja pomorske trgovine (Ausrüster, armateur, freighter, shipper, armatore). U primorju ga nazivlju sasma neispravno brodovlasnikom. Mi smo poprimili riječ „brodar“, koja po duhu jezika naznačuje onoga, koji raspolaže brodom, a mogao bi se nazvati i „vozar“, kao onaj, koji prima na sebe obvezu prenosa robe ili putnika po moru. Nu pošto se riječ „vozar“ u osnovi upotrebljava za vozarske ugovore, e da bude ipak razlike u pomorskoj terminologiji, volimo nazivati ga „brodarom“, tim više što taj naziv odgovara engleskoj riječi „shipper“ i pojmu rimskog prava „exercitor navis“.

Mogan nazivlje brodara „opremiteljem ili zakupnikom“, no ni ovi izrazi ne odgovaraju pojmu „brodara“. U austrijskom projektu 1887. pod imenom „Schiffer“ označuje se zapovjednik broda, kojega se u osnovi nazivlje kapetanom.

Za svrhe ovoga zakona ono što je određeno za vlasnika vrijedi i za brodaru i obratno.

Brodovlasnik, koji je svojevrijedno povjerio brod za trgovanje trećoj osobi,¹¹⁾ odgovara za sve čine brodaru.

Čl. 20.

Vlasnost broda može da pripada jednoj samoj osobi, ili više njih. Kada ima više osoba mogu se iste udružiti u konsorcij ili u trgovačko društvo.

Ako ima više brodovlasnika udruženih u konsorciju, dužni su da odaberu jednoga ili više upravitelja, koji će zastupati udruženje pred vlastima, u sudu i pred trećim licima. Upravitelji takova udruženja, kao i promjena tih lica moraju biti prijavljeni nadležnom lučkom uredu za upis u registar, u kojem je upisan brod.¹²⁾

Čl. 21.

Ako je brod koji vije državnu zastavu vlasnost pojedince, ovaj mora da bude pripadnik ove države.

Ako imade više vlasnika, treba da onaj, ili oni, koji imadu barem dvije trećine vlasnosti broda, kao i

¹¹⁾ Brodovlasnik radi sigurnog uredjenja pomorskog prometa mora da odgovara za čine brodaru, kojemu je dobrovoljno povjerio brod, jer je time brodar postao njegovim punomoćnikom, na isti način kao što mora da odgovara za kapetana broda. Radi istih načela brodovlasnik nema da odgovara za čine onoga brodaru, koji je došao u posjed ili u upravu broda bez njegove privole ili čak proti njegovoj volji, jer fali za to svaka pravnička podloga.

¹²⁾ Brod sačinjava nerazdjelivu cjelinu. Ne mogu pojedini materijalni dijelovi broda ili njegova pribora da pripadaju različitim vlasnicima. Čitav brod može da pripada u vlasnost više fizičkih ili juridičkih osoba. Kada se više vlasnika broda ne sdruže u pravo trgovačko društvo, njihovo se udruženje obično nazivlje konsorcij; u konsorciju se vlasnost broda dijeli obično u 24 dijela (t. zv. karata), a opet se svaki „karat“ može dalje dijeliti. U Engleskoj dijeli se vlasnost broda u 64 dijela.

Po austrijskom nacrtu pomorskog zakona g. 1887. suvlasnici broda mogli su, ali nijesu bili dužni, da imenuju jednoga ili više upravitelja. Smatrali smo da je potrebno da se u osnovi nametne dužnost družinarima konsorcija da odaberu upravitelja, koji će ih u svemu zastupati, a to je potrebno za pravne obveze prema vlastima i prema privatnicima.

barem dvije trećine upravitelja, budu pripadnici ove države.

Ako je brod vlasnost dioničkog društva, ne treba ispitati komu pripadaju dionice, već je dovoljno da dvije trećine društvenih upravitelja, budu pripadnici ove države.

Brodar mora takodjer da bude pripadnik ove države.

U svakom slučaju društvo ili udruženje mora da imade svoje sjelo u državi.¹³⁾

Lučki ured ne smije da dozvoli registriranje broda, ili upis promjene vlasnosti broda a dotično upis upravitelja društva ili udruženja, prije nego li se uvjeri, da je opsluženo gornjim uvjetima.

Čl. 22.

U kojem mu drago slučaju nedobrovoljne prodaje broda, prodaja može slijediti samo javnim dražbovanjem najvećem nudiocu.

Brod se ne će smjeti dobrovoljno prodati pripadnicima druge države bez dozvole vlade.¹⁴⁾

Čl. 23.

Ako je brod vlasnost trgovačkog društva, prosudit će se o odnošajima izmedju raznih družinara prama dru-

¹³⁾ ¹⁴⁾ Upogled pripadnosti brodovlasnika Engleska zahtjeva, da svi vlasnici budu pripadnici Engleske ili njezinih Dominions-a (1. članak Merchant Shipping Acts god. 1883 i 1889). Njemačka zakonom 22. juna 1894. stavlja isti zahtjev, a to hoće i Japan; Italija zahtjeva da bar $\frac{2}{3}$ suvlasnika budu njezini pripadnici, a isto tako i bivša Austro-Ugarska (§ 2 zak. 7. V. 1879 br. 65 d. z. 1.); a zahtjevaju da barem polovica suvlasnika pripadaju dotičnoj državi: Belgija, Francuska (čl. 11 zak. 2. VI. 1845.), Nizozemska (zakon 28. VI. 1869) i Grčka. Za Tursku i za neke južno-američke države sasma je indiferentno kojoj narodnosti pripadaju brodovlasnici.

Važno je, da upravljanje sa trogiovnom na moru ostane u rukama naših ljudi, pa je zato u ovoj osnovi određeno, da u slučaju više brodovlasnika, bar $\frac{2}{3}$ pripadaju ovoj državi. Da omogućimo da se strani kapital interesira za naše pomorstvo, određuje osnova, da se ne će istraživati komu pripadaju dionice dioničkog brodarškog društva, jer je glavno da $\frac{2}{3}$ članova uprave budu naši državljani.

U istu se je svrhu odredilo u čl. 22, da se dobrovoljnom prodajom ne smije prenijeti vlasnost broda pripadnicima druge države (razumijeva se u većem razmjeru od onoga ustanovljenog u čl. 21) bez dozvole vlade, da ne bi naši brodovi bez izričitog ovlaštenja promijenili pripadnost i zastavu.

štvenoj pogodbi, a dotično prama zakonima, koji ravnaju takovim društvom.

Izim toga slučaja, kada je brod vlasnost više osoba, njihov će se međusobni odnošaj ravnati po općim načelima trgovačkog a dotično građanskog zakona sa slijedećim preinakama:¹⁵⁾

1. ako se nakon prvobitne uložene glavnice prikaže potreba kojeg drugog novog troška za putovanje broda odlučit će se većinom glasova onih suvlasnika, koji predstavljaju većinu uložene glavnice. Kada manjina ne bi pristala da doprinese svoj dio novog zaključenog troška, imat će pravo većina, da predujmi otpadajući dio većeg troška za one osobe od manjine, koje su uskratile svoj novi doprinos, u koliko ne prekoračuje polovicu osnovne glavnice, ili da prisilno otkupi vlasnost broda od manjine plaćivši joj vrijednost prama procjeni, koja će se ustanoviti dogovorno, ili srestvom suda.¹⁶⁾
2. Ista će većina odlučiti glede putovanja, glede krcanja robe, vozarskih ugovora i svega onoga što se tiče uprave i plovidbe zajedničkog broda.
3. Brod se ne će smjeti dobrovoljno prodati, ni u opće otudjiti bez privole apsolutne većine glasova onih,

¹⁵⁾ Za slučaj suvlasništva broda trebalo je urediti odnošaje između suvlasnika, odalečujući se u nekim potankostima od pravila građanskog zakona radi bolje stalnosti i sigurnosti pomorskog prometa, što također zasjeca u javni interes prekomorske trgovine, kao što su to radile i druge države. Ako se radi o trgovačkom društvu treba se držati pogodbe i trgovačkog zakona, koji uređuju međusobne odnošaje družinara.

¹⁶⁾ Ako manjina ne će da doprinese svoj dio za daljni trošak potrebit za putovanje broda, neka zakonodavstva ovlaštuju kapetana, da u 24 sata nakon prosvjeda i dozvolom suda, sklopi pomorski zajam na račun onih od manjine, koji su se oprli doprinosu. To je određeno u Italiji (čl. 507 trg. zak.), u Francuskoj (čl. 233), u Belgiji (čl. 69), u Nizozemskoj (čl. 342). Takove odredbe nema ni u Njemačkoj, ni u Engleskoj.

Kako ćemo kasnije vidjeti, pomorski zajam osim slučaja krajne nužde gubi sve to više od aktualnosti i smatra se zastarjelom odredbom. Radi toga razloga i da se bolje razvije ustanova hipoteke, u ovoj su se osnovi stegnuli slučajevi privilegovanih vjeresija (čl. 261 i suslij). Teško bi se našao vjerovnik, koji bi dao svoj novac

- koji zastupaju većinu uložene glavnice.¹⁷⁾
4. Svaki suvlasnik broda može da slobodno drugomu proda, ustupi i dade u zalog svoj dio, samo što je dužan, da dade upisati svaki od tih pravnih čina u registar lučkog ureda.

Čl. 24.

Brodovlasnik je odgovoran prama trećim licima za čine kapetana i ostale momčadi na brodu, za čine svojih povjerenika i agenata, i za sve obveze kapetana, povjerenika i agenata, poprimljene u granicama zakona upogled broda, robe, koja se brodom prenaša, i putnika.

Ako imade više vlasnika broda, oni odgovaraju prama svome udjelu u brodu; ako se radi o trgovačkom društvu, odgovornost se ravna prama pravilima dotičnih zakona.

Čl. 25.

Vlasnik broda imade pravo, u koliko nije za pojedini slučaj preuzeo ličnih obveza, da u svakom slučaju otkloni odgovornost od sebe, napuštajući vjerovnicima brod i vozarinu, kao također iznos osiguranje broda, na koji bi imao pravo.¹⁸⁾

na pomorski zajam, kada znade da njegova tražbina nije privilegovana, a niti je oprezno da kapetan bude ovlašten, da sklapa zajmove u lukama, gdje je sjedište brodovlasnika ili njegova agenta (čl. 33—2), pa smo zato napustili ovaj slučaj pomorskog zajma.

Mjesto toga osnova ovlaštuje većinu suvlasnika da, ili predujmi potrebiti novac za manjinu, ili da ju prisili na ustup svoga udjela broda. — Manjini ostaje uvijek slobodno, da izbjegne ovoj zadnjoj posljedici, i da traži hipotekarni zajam.

Što takova se ne može dogoditi u dioničkom društvu, jer društvo kao takovo je juridička osoba, kod koje uprava izvršuje zaključke većine, i troši ili sklapa zajmove iz društvenih srestava.

¹⁷⁾ Usvojeno je ovo pravilo kod ostalih zakonodavstva u javnom interesu brodarstva. Ne može se dozvoliti, da po pravilima građanskog zakona svaki i najmanji suvlasnik smije u svako doba tražiti razriješene zajednice i prodaju zajedničkog broda da dodje do svojeg uloženog udjela, jer bi to smetalo prometnoj svrsi plovljenja, i moglo bi predstavljati pritisak za egoistične svrhe.

¹⁸⁾ Napuštaj broda vjerovnicima za naplatu njihovih tražbina. Pomorski zakon nameće vlasniku broda odgovornost za sve čine i za sve obveze trećih lica (kao što su kapetan, momčad, agenti itd.), osoba dakle, koje i ako je on namjestio, ne može da nad-

Samo obveza plaće kapetana i momčadi ne otpada napuštanjem broda.

Čl. 26.

Napuštaj broda može slijediti na korist svih ili samo pojedinih vjerovnika.

Ako je već koji vjerovnik prikazao tražbu i tražba je bila uručena vlasniku broda, ovaj mora da sudbenim putem obavijesti vjerovnike kroz 14 dana, da im napušta brod. Ako mu je nepoznato boravište kojeg vjerovnika, uručenje obavijesti slijedi na ruke škrbnika.

Kada se napušta brod, svaki vjerovnik imade pravo da pita sudbenim putem prodaju broda. Ako to ne uradi nijedan vjerovnik kroz 60 dana nakon obznane napuštaja, vlasnik broda ima pravo da traži prodaju.

Ako uslijed prodaje što preostaje od prodajne cijene nakon podmire privilegovanih, založnih, te ostalih vjerovnika, taj ostatak ide na korist vlasnika broda.¹⁹⁾

gleda osobito kada brod nije u luci njegova prebivališta. Ova je odgovornost nametnuta od zakona radi općih javnih interesa i radi potrebe trgovačkog prometa po moru. Ali su svi zakoni složni u tome, da se ova odgovornost ograniči na vrijednost broda, a ne i na ostali imetak brodovlasnika. Polazi se sa stanovišta, da brod u pogledu trgovačkog njegovog djelokruga sačinjava nekakvu posebnu individualnost, koja jedina odgovara za čine i ugovore kapetana, momčadi i agenta. Radi ove pravničke finkcije zakon ovlaštuje brodovlasnika da za posjedice čina svojih namještenika ima pravo da napusti brod vjerovnicima, koji neka od broda naplate svoje tražbine, i tim se napuštanjem brodovlasnik riješava svake dalje odgovornosti.

Ovo vrijedi dakako samo za čine i obaveze trećih osoba, jer ako je brodovlasnik lično preuzeo kakovu obvezu ili (što je svejedno) ako je kapetan ili agenat preuzeo obveze uslijed izričitog naloga brodovlasnika, on se ne može riješiti posljedica napuštanjem broda, već mora da odgovara cijelim svojim imetkom.

Ako je kapetan takodjer suvlasnik broda, on se ne riješava obveza, koje je lično preuzeo napuštanjem broda, već bezgraničeno odgovara za dio obveza, surazmjerno prama njegovom udjelu broda. Ovo se zadnje ne odnosi na slučaj ako kapetan posjeduje dionica dioničkog parobrodarskog društva.

¹⁹⁾ Napuštanjem broda vjerovnicima ne prelazi na njih vlasnost broda. Njima pristoji samo pravo, da se od prodajne cijene broda naplate, a ako što preteče, ide na korist brodovlasnika. Nije ovo pri-

Od časa napuštaja do prodaje broda, sve koristi, koje daje brod, pripadaju vjerovnicima, koji mogu da srestvom svoga pouzdanika vode upravu i plovidbu broda.

Izjava o napuštaju broda ima se upisati u registar lučkog ureda, koji će to zabilježiti u pomorsku svjedodžbu broda.

POGLAVLJE IV.

Agenat ili pouzdanik.²⁰⁾

Čl. 27.

Vlasnik broda može u lukama izvan svog redovitog boravišta povjeriti vođenje pomorskog svog poslovanja trećoj fizičnoj ili juridičkoj osobi. Takova se osoba zove agenat ili pouzdanik.

silna, već dobrovoljna prodaja, pa se može natjecati na dražbi i sam brodovlasnik.

Po Schreckentalu i Gertscheru napuštanjem prelazi vlasnost broda na vjerovnike. Po mnenju i praksi raznih pomorskih naroda, napuštanjem dobivaju vjerovnici samo pravo, da naplate svoje tražbine (tal. čl. 493, chilenski čl. 886).

U Engleskoj je ovlašten brodovlasnik da mjesto napuštaja broda, plati 7 do 8 lira šterlinga (prama vrsti naknade) za svaku tonu brodskeg prostora i time se riješava svake dalje odgovornosti (Merchant Shipping Acts čl. 503).

Brodovlasnik može u svaki čas da napusti brod, nu ako su ga vjerovnici već sudbeno utuzili, mora da se odluči kroz 14 dana od uručenja tražbe.

Po osnovi i vlasnik može tražiti prodaju broda, da se zapriječi da brod nezaposlen ostane u luci, ili da ne bi vjerovnici nekorisno njime npravljali.

Dok napuštenim brodom upravljaju vjerovnici, brodovlasnik ne odgovara za čine brodara, kako smo na drugom mjestu spomenuli.

²⁰⁾ Razvitkom svijetske pomorske trgovine, uvidili su brodovlasnici, da kapetan ne može, da dovoljno štiti njihove interese na odaljenim lukama, da se brine za robu, koja se brodom prevaža, da sklapa u nepoznatim lukama nove vozarske ugovore. Osobito pak od kada su se počeli graditi veliki parobrodi u koje su uloženi veliki kapitali, nije stalo u interesu vlasnika, da brod gubi po lukama dragocjeno vrijeme čekajući da kapetan obično nevješt mjesnim prilikama, dodje do potrebitih sveza za vođenje kompliciranih pomorskih posala. Zato su se brodovlasnici odlučili da povjere u lukama udalje-

Čl. 28.

Agenat ili pouzdanik u luci svoga prebivališta ili vodjenja posala zastupa brodovlasnika, samo što ne smije da bez izričitog njegovog ovlaštenja proda ili založi brod.

Agenat ili pouzdanik može u žurnim slučajevima da zastupa u sudu vlasnika broda samo za one sporove, koji su nastali uslijed posala koji su se obavili u luci njegova sjedišta. On je dužan da bezodvlačno, a po mogućnosti brzojavno izvijesti vlasnika o nastalom sporu, i da pita od njega potrebite upute. Vlasnik broda imade pravo da sam preuzme vodjenje spora, ili da ga drugomu povjeri, obavještajući agenta ili pouzdanika, sud i protustranku.²¹⁾

Svako ograničenje ovog zakonskog ovlaštenja nije pravovaljano prema trećim licima u dobroj vjeri.

Čl. 29.

Ako kapetan broda predade ukrcanu robu agentu ili pouzdaniku, jer je nastala zapreka redovitoj predaji primaocu robe, za taj slučaj agenat ili pouzdanik zastupa i primaoca robe.

nim od svoga sjedišta vodjenje trgovačkog poslovanja poslovnom kojem prijatelju, ili uglednom trgovcu dotičnog mjesta, koji će uz stalnu nagradu ili uz postotnu proviziju pripravljati potrebno za dolazak broda, za vrijeme njegova čekanja u luci, za odlazak i koji će se starati da sklapa nove ugovore za robu, koja će se u brod krcati. Time su brodovlasnici imali veće korlsti, oteretili su kapetana i prištedili su vrijeme čekanja u luci, koje se je prištedjeno vrijeme upotrebljavalo u putovanju. Nastali su tako pouzdanici brodovlasnika, koji, ako su stalno namješteni, zovu se agenti.

U pomorskom pravu nijesu, u koliko nam je poznato, uzakonjeni odnošaji agenata ili pouzdanika. U ovoj osnovi odredili smo pravnički pojam agenta i odnošaje prema brodovlasniku i trećim osobama, jer je to velevažno za pomorsku trgovinu.

Agenti ili pouzdanici predstavljaju brodovlasnika u poslima broda, koji se odnose na luku njihova sjedišta (čl. 28). Kapetan dok se nalazi u luci sjedišta agenta ili pouzdanika gubi zakonito ovlaštenje da se bavi trgovačkom granom poslovanja broda (čl. 33) i on zastupa katkada i primaoca robe (čl. 29) (vidi Margheri, Piccoli).

²¹⁾ Talijanski trgovački zakon (čl. 510) ovlaštuje kapetana da u nekim slučajevima zastupa brodovlasnika u sudu. U osnovi opredijeljene su tačnije granice ovoga zastupanja sa strane agenta (čl. 28) i kapetana (čl. 33).

POGLAVLJE V.

Kapetan.²²⁾

Čl. 30.

Kapetan u smislu ovoga zakona je onaj, kojemu je povjerena uprava i zapovijed broda. Posebno je ustanovljeno koja se stručna pomorska sprema zahtjeva, i koji su uvjeti potrebiti za kapetana broda velike i male plovidbe.

Čl. 31.

Brodovlasnik imenuje kapetana i njemu povjerava upravu i zapovijed broda.

Vlasnik broda može da u svaki čas i bez da navede razloga odpusti kapetana. Ako ga je otpustio bez opravdanog razloga i bez otkaza, dužan je da mu naknadi štetu.²³⁾

Ako je kapetan istodobno suvlasnik broda, u slučaju otpusta imade pravo, da ustupi svoj dio broda ostalim

²²⁾ Kapetan trgovačkog broda nije samo prosti predstavnik brodovlasnika; on ne razvija svoju djetatnost samo u granicama mandata primljenog od brodovlasnika, jer mu zakon podjeljuje neka ovlaštenja javnoga prava, on vrši državnu vlast kada obavlja disciplinarnu jurisdikciju na brodu, kada vodi provizorno upisnik rodjenih i umrlih tekom plovidbe; on djeluje samostalno i na privatopravnom polju kod uprave broda i njegove trgovine, jer mu zakon i u tom pogledu podjeljuje stanovita ovlaštenja, koja mu ni sam brodovlasnik ne može pravovaljano ograničiti prema trećim licima u dobroj vjeri (Smeesters str. 37). To je priznato u svim stranim pomorskim zakonima (engl., franc., belg., talij. itd.).

²³⁾ Pošto je vodjenje i zapovijed broda stvar najvećeg pouzdanja skopčana sa rizikom i pogibelju za osobe i robu, skoro su svi pomorski zakoni (osim trgovačkoga zakona u Nizozemskoj čl. 328) n tome složni da brodovlasnik, koji odgovara za sve kapetanove čine, imade pravo da u svaki čas odpusti jednoga kapetana i postavi drugoga. Neki zakoni (belg. čl. 54; franc. čl. 218) ne daju otpuštenom kapetanu pravo na naknadu u slučaju neopravdanog otpusta bez otkaza, dočim drugi zakoni (engl. njem.) odredjuje, da za takav slučaj pristoji kapetanu primjerena odšteta. Držali smo se u osnovi ovoga drugoga stanovišta, jer je pravednije.

Koji je rok otkaza, i koja odšteta pristoji kapetanu, prepusta se, da se odredi u ugovoru ili putem suda.

suvlasnicima po procjenbenoj vrijednosti. Takovo mu pravo ne pristoji, ako se radi o dioničkom društvu.²⁴⁾

Čl. 32.

Vlasnik odgovara za čine, za prepuste i za obveze kapetana, osim ako je kapetan prekoračio zakonske granice svog ovlaštenja, ili ako je kapetan preuzeo kakovu obvezu, koja ne spada na pomorske poslove plovidbe. (Čl. 24.)

Čl. 33.

Kapetan imade se smatrati kao punomoćnik vlasnika broda.

Osim tehničke i stručne zapovijedi i uprave broda, kapetan u trgovačkim poslima broda ima ista ovlaštenja kao agenat ili pouzdanik u opsegu čl. 28.

U mjestu, gdje stanuje vlasnik broda, ili njegov agenat ili pouzdanik, ograničuje se kapetanova punomoć na unutrašnju upravu broda i robe, i na tehničku i disciplinarnu zapovijed.

Vlasnik broda može da ograniči zakonsku punomoć kapetana, no takovo ograničenje nema pravne moći prema trećim osobama u dobroj vjeri.

Čl. 34.

Kapetan je odgovoran prema vlasniku broda i prema trećim osobama za sve štete prouzrokovane u vršenju njegove uprave i vlasti uslijed njegove pa i lagane krivnje. Ako se kapetan pozove na slučaj ili na veću silu, da odbaci od sebe odgovornost, treba da to dokaže.

Osobito kapetan odgovara za stvari, koje su ukrcane na brodu. On odgovara za svaku štetu ako je roba ukrcana na palubi broda bez krcateljeva ovlaštenja.

Ne odgovara kapetan za novac, dragocjenosti i vrijednosne papire, koji mu nijesu kao takovi prijavljeni i nijesu njemu lično predani.

Čl. 35.

Kapeten je dužan:

1. da odabere i sastavi posadu broda i da joj ustanovi plaću.

²⁴⁾ Trgovački francuski (čl. 219) i talijanski trg. zakon (čl. 494).

U mjestu gdje je sijelo vlasnika broda, treba da se u tom pogledu s vlasnikom sporazumi.

2. Da dade pregledati brod prije ukrcavanja, je li sposoban za putovanje.
3. Da providi brod svim potrepštinama za plovljenje i za hranu.
4. Da pazi da brod bude nakrcan po pravilima zanata, i da ne prekorači određeni teret za robu i broj putnika.
5. Da pazi na uzdržavanje broda.
6. Da opslužuje pomorske zakone, pomorsko redarstvo i carinske propise.
7. Da čuva čast državne zastave.

Čl. 36.

Kapetan mora da brižno čuva isprave broda,²⁵⁾ a osobito:

1. pomorsku svjedodžbu broda (čl. 10.),
2. upisnik momčadi na brodu,
3. nautički dnevnik, u kojemu se imadu zabilježiti svi važniji događaji tekom plovljenja i pristajanja u lukama,
4. inventar broda,
5. teretnice, vozarske ugovore i manifeste,
6. dnevnik luknje (Luke, hatchway, écoutille, boccaporta),
7. spise o uredovnom pregledanju broda.
8. carinske namirnice.

Čl. 37.

Kapeten je ovlašten da tekom putovanja u lukama, u kojima nije sjedište vlasnika, u slučaju potrebe popravka broda ili nabave potrebština ili hrane za brod, uzme novac u zajam na teret broda i robe (pomorski zajam), ili proda, ili založi dio tereta u granicama rečenih potreba.

Prije nego li što takova poduzme, treba da vijeća sa glavnim osobljem posade (čl. 43.) i da dobije ovlaštenje od kotarskog suda dotičnog mjesta, a u inozemstvu od konsulata.²⁶⁾

²⁵⁾ Posebno je ustanovljeno kako se imaju voditi pomorske knjige.

²⁶⁾ O pomorskom zajmu bit će govora dalje.

Čl. 38.

Kapetanu po zakonu pripada ne samo vrhovna zapovijed na brodu, već i disciplinarna vlast nad brodskom momčadi i putnicima.

Ako je u slučaju potrebe kapetan dao koga apsiti tekom putovanja, dužan je, da čim stigne u prvu luku, gdje je sjedište redovitih vlasti, njima preda uapšenika uz odnosno izvješće.

Čl. 39.

Kapetan je dužan da pazi na ukrcavanje robe u brod i na iskrcavanje. Kad stigne u koju luku, kapetan je dužan, da dade ovjeroviti od mjesne vlasti svoj nautički dnevnik.

Čl. 40.

Kapetan prije polaska iz luke, u kojoj je imao izvanrednih troškova ili poprimio obveze za brod, mora da o tome pismeno izvijesti brodovlasnika pozivajući se na odnosne isprave; kao što mora da mu javi ako je sklopio koji vozarski ugovor, ili ako je robu ukrcao na račun brodovlasnika.

Čl. 41.

Kapetan je dužan da lično zapovijeda brodom na ulazu i izlazu u lukama, u konalima i rijekama i u opće u pogibeljnim mjestima.

On je dužan, da se posluži praktičnim peljarom na trošak broda u položajima, gdje je od pomorskih vlasti određeno, gdje je to običajno, i gdje on nikada nije bio.

Čl. 42.

Kapetan ne smije da napusti zapovijed broda do konca putovanja za koje je bio određen, pod zapelom disciplinarnе kazni i odgovornosti za štete i troškove prama brodovlasniku, putnicima i krcateljima.

Ako je brod bio proglašen nesposobnim za putovanje, kapetan imade de se pobrine, da nadje drugi brod, na koji će se prekrcati putnici i roba i dovesti do opredijelišta.

Nesposobnost broda za dalje putovanje ima biti ustanovljena od suda mjesta gdje se brod nahodi, a u inozemstvu srestvom najbližeg konsulata države.

Čl. 43.

U slučaju nezgode broda, ili u slučaju brodoloma, kapetan iza vijećanja sa osobljem posade broda, može da baci u more jedan dio ili cijeli tovar broda, kao što je u slučaju očite pogibelji ovlašten da napusti brod.

Za takav slučaj kapetan nakon iskrcanja putnika i momčadi imade da zadnji ostavi brod, ali je dužan da spasi u koliko je moguće isprave broda, novac i ostale najdragocjenije predmete.

Vijećanju sa glavnim osobljem posade broda sudjeluju osim kapetana, svi oficiri, strojari, vodja mornara i onaj kormilar, koji je najstariji u službi (čl. 48.).²⁷⁾

Ispadak ovog vijećanja u koliko je moguće imade se uvrstiti u nautički dnevnik broda, i mora biti potpisan od svih onih, koji su sudjelovali vijećanju.

Čl. 44.

Za takav slučaj i u opće ako se što izvanrednoga dogodi na brodu upogled samoga broda, osoblja na njemu, putnika i robe, kapetan je dužan, da u prvoj luci, gdje stigne, kroz 24 sata i prije nego je počelo iskrcavanje robe, učini pismeno izvješće na lučki ured i kod kotarskog suda, kojemu pripada dotična luka, a u inozemstvu kod najbližeg konsula, a gdje nema konsula, kod suda mjesta.

Kotarski sud u tuzemstvu, a u inozemstvu konsulat ili sud, koji je primio kapetanovo izvješće, imade ustanoviti istinitost izvješća, ispitavši kao svjedoke na licu mjesta kapetana i sve osobe, koje su se desile na brodu u

²⁷⁾ U pomorskim zakonima nije pobliže određeno koje su osobe pozvane, da vijećaju, već se općenito kaže „glavno osoblje broda“. Smatramo uputnim ustanovljenje osoba, koje će vijećati o tako važnom predmetu. Ako na brodu imade oficira i strojara, oni su u prvom redu pozvani da dadu svoje mnjenje. Valja da se traži mnjenje i vodje mornara, i najstarijeg kormilara, koji imadu praktičnog iskustva u pomorskim stvarima.

U slučaju različitog mišljenja, odlučno je mnjenje kapetana, jer je njemu povjerena zapovijed broda, i on nosi odgovornost.

času prijavljenih događaja, a to svaku osobu napose. Mogu prisustvovati ispitu oni, koji dokažu da imaju interesa u dotičnom događaju.

Zapisnik preslušanja zajedno sa izvješćem kapetana sačuvat će se kod suda ili konzulata, te će se izdati prepis svim onima, koji dokažu da su u stvari zanimani, na njihov trošak.

Događaji navedeni u kapetanovom izvješću ne pružaju dokaza u korist kapetana, ako nijesu potvrđeni od ostalih prisutnih, osim slučaja ako se je spasio jedini kapetan.²⁸⁾

Čl. 45.

Kapetan u slučaju očite potrebe i nakon vijećanja naznačena u čl. 43. je ovlašten da upotrebi robu ukrcanu na brodu za porabu broda, ili za hranu osoba na brodu, uz isplatu obične cijene.

Čl. 46.

Kapetan ne smije bez pismenog ovlaštenja brodovlasnika, da proda brod, osim slučaja nesposobnosti broda za putovanje, što mora da prethodno bude ustanovljeno vještvom srestvom suda ili konzulata, i po mogućnosti nakon brzojavnog obavještenja i brzojavnog odgovora brodovlasnika.²⁹⁾

Bez pismenog ovlaštenja brodovlasnika ne smije kapetan da dae brod u zalog osim slučaja pomorskog zajma (čl. 143.).

Čl. 47.

Kapetan ne smije da bez pismene dozvole brodovlasnika krca robu na brod ili da na brodu vodi trgovinu za svoj račun, ni da dopusti da tko od momčadi to uradi, pod zapelom da osim disciplinarne kazni, ima on a dotično

²⁸⁾ O dokazu morske nezgode bavi se potanje članak 165.

²⁹⁾ Po starijim pomorskim zakonima bio je ovlašten kapetan da proda brod u slučaju nesposobnosti broda za plovljenje. U ranijim zakonima obzirom na razvijenija saobraćajna srestva zahtjeva se, da kapetan pokuša da se stavi u brzojavni sporazum sa brodovlasnikom.

momčad dopustiti da dobit iz toga poslovanja ide na korist brodovlasnika.³⁰⁾

POGLAVLJE VI.

Posada ili momčad broda.

Čl. 48.

Osim kapetana može biti namješten na brodu jedan ili više pomorskih oficira.

Brodovi sa parnim ili električnim pogonom imaju potrebite strojare i ložace.

Mornari na brodu su podvrgnuti vodji mornara.³¹⁾

Oficiri, strojari, vodja mornara, kormilari, mornari, ložaci i svi ostali namještenici za plovitbenu, pomorsku i sanitetsku službu, sačinjavaju posadu ili momčad broda.³²⁾

Posebno je određena potrebita sprema i broj osoba dotične struke za pojedine brodove.

Čl. 49.

Kapetana u slučaju opravdane zapreke zamjenjuje oficir od njega za to određen, ili najstariji po službi, a ako nema na brodu oficira, zamjenjuje ga vodja mornara. Dok traje zamjena imade zamjenik sva prava i dužnosti kapetana broda.

³⁰⁾ U pogledu plaće, hrane kapetana vrijede isti propisi kao i za momčad (čl. 70).

³¹⁾ U koliko nam je poznato, nema pravoga izraza za onoga koji je na čelu mornara (maître d' équipage, nostromo, boatswain, Bootsmann); kod nas se upotrebljavaju strani izrazi: bozman, nostromo. Petranović u prevodu franc. „Code de Commerce“ ga nazivlje „pouzom“, nu ova riječ nije se kod nas udomila. Mi ćemo ga zvati „vodjom mornara“, a prepuštamo upućenijim, da nadju zgodniju riječ.

³²⁾ U nekim pomorskim zakonima oficiri, strojari, liječnici nijesu uvršteni u posadu broda, a u drugim jesu (tako u osnovi austrijskog zakona g. 1887). Smatrali smo da je praktičnije ovo zadnje riješenje, jer prema kapetanu (koji jedini zapovijeda na brodu) svi su ostali njemu podčinjeni i vrše njegove naredbe (čl. 50). U posebnim odredbama je naznačeno, koji je povlašteni položaj oficira, strojara, liječnika itd. na brodu.

Čl. 50.

Kapetan u vršenju svoje vlasti na brodu, određuje službu momčadi prama njihovoj sposobnosti i prama postojećim propisima. Momčad odgovara za svaku neposlušnost ili zanemarenje službe.

Čl. 51.

Kada se uzima momčad u službu, treba da se sa po-jedinim ustanove uvjeti glede trajanja službe i plaće.

Primanje u službu momčadi bit će priopćeno činovniku lučkog ureda za to određenom, a ovaj, ako momčad imade zahtjevane sposobnosti i ako uvjeti odgovaraju propisima, sastavit će upisnik momčadi za dotični brod u dva službena primjerka, od kojih jedan će pridržati u uredu, a drugi će predati kapetanu (čl. 36.).

Upisnik će biti potpisan od lučkog činovnika, od kapetana i od momka, a po mogućnosti i od brodovlasnika ili od njegova agenta. Činovnik lučkog ureda za to određen mora da pročita svakom momku uvjete ugovora za primanje u službu. U inozemstvu konsul će sastaviti upisnik momčadi, a gdje nema konsula, sastavit će ga kapetan.

Onaj, koji sastavlja upisnik momčadi, zabilježit će primanje u službu sa glavnim uvjetima u knjižicu dotičnog momka.

Čl. 52.

U svakom slučaju upisnik momčadi treba da bude prepisan u brodske knjige naznačene u članku 36 br. 2. 3.

Barem polovica momčadi primljena u službu u tuzemstvu, mora da uživa pripadnost u ovoj državi.

Čl. 53.

Momčad može biti primljena u službu za trajanja jednog ili više putovanja, ili na mjesec, nu i u ovom zadnjem slučaju momak je dužan da vrši službu do konca dotičnog putovanja, a ako je u inozemstvu do povratka u koju luku države, pa i ako bi bio istekao konac dotičnog mjeseca.

Ako se putovanje produlji preko unapred ustanovljenog vremena, momak mora da vrši i dalje službu na brodu

uz naknadnu plaću, koja će se ravnati prama prvobitnom ugovoru.

Ako se brod nalazi za dulje vremena u inozemstvu, a momak je u službi na istom brodu preko dvije godine, te nema izgleda da će se brod na skoro vratiti u ovu državu, može momak, javivši svoju nakanu kapetanu, napustiti službu, te imade pravo na naknadu troškova za povratak.

Kada dovrši vrijeme službe, kapetan će izdati momku otpusnicu, koja će biti od njega potpisana, i zabilježit će je u upisnik momčadi na brodu, u nautički dnevnik i u knjižicu momka.

Čl. 54.

Momčad imade se naći na brodu 24 sata prije ustanovljenog polaska, a ako je ugovor bio sklopljen za stanovito putovanje, služba svršava na povratku nakon iskrcanja putnika i robe.

Momak ne smije da bez dozvole kapetana prenoći van broda.

Čl. 55.

Plaća momčadi ne smije da bude ovršno zaplijenjena. Ništeto je i bez zakonske kreposti i dobrovoljno zala-ganje plaće.

Može se zadržati i ovršiti plaća samo za tražbine onih osoba, koje je momak dužan po zakonu da hrani, ili za one njegove dugove i obveze prama brodu, koje se odnose na njegovu službu.

Plaća se ima izručiti momku ili njegovom punomoćniku, a u slučaju njegove smrti, nasljednicima.

Kapetan mora da napiše i da potpisom potvrdi toliko u upisniku momčadi na brodu koliko u knjižici dotičnog momka, ono što mu je dano u ime plaće.

Čl. 56.

Momčad, osim plaće, prima na brodu hranu i stan prama postojećim propisima.

Ako na putovanju uslijed veće sile, kapetan je prisiljen da umanjí obroke hrane, momčad imade pravo na naknadu u novcu za razliku izmedju običajne i skraćene hrane.

Čl. 57.

Kada se ne izvrši putovanje broda uslijed zabrane vlade, ili uslijed zabrane pristajanja u stanovitu luku, ili u opće radi veće sile, momčad imade pravo:

1. ako se je taj slučaj dogodio prije polaska broda, samo na plaću nadnica za vrijeme što je faktično upotrebila za ukrcavanje i iskrcavanje robe i za spremanje broda na put;
2. ako se slučaj dogodi dok brod putuje, na plaću za cijelo vrijeme dok je služila.

Čl. 58.

Ako prigodom slučaja naznačena u predidućem članku momčad bude uapšena bez svoje krivnje, oni momci, koji su uzeti u službu na mjesec, imadu pravo na polovicu plaće za trajanja njihova apsa, a oni, koji su uzeti u službu za jedno ili više putovanja, na onaj dio cijele plaće, koji odgovara vremenu što su proveli u sužanjstvu, a nikako preko ugovorene ukupne plaće za putovanje.

Čl. 59.

U slučajevima čl. 57. i 58. ako brod dobije odštetu radi neizvršenog putovanja, momčad dobiva razmjerno nadoknadu do cijele ustanovljene plaće, samo što ova nadoknada ne smije da ukupno nadmašuje trećinu odštete, koju dobiva brod.

Čl. 60.

Kada se ne izvrši putovanje brodom uslijed naloga ili čina brodovlasnika ili krcatelja, tada:

1. ako se to zbiva prije polaska broda, momčad prima isplatu za uloženu radnju kao po čl. 57. br. 1, i suviše plaću za jedan mjesec ako je uzeta u službu na mjesec. Ako je momčad uzeta uz plaću za stanovito putovanje, prima dio plaće, koji odgovara za jedan mjesec putovanja; nu ako putovanje nije imalo da traje više od mjesec dana, tada prima cijelu plaću.
2. Ako se to dogodi dok brod putuje, momčad imade pravo na cijelu ustanovljenu plaću za putovanje, kao da je naumljeno putovanje izvršeno; momčad, koja je

uzeta u službu na mjesec, imade pravo na razmjernu plaću prama vremenu za koje je imalo da traje putovanje, a svakako najmanje na plaću jednog mjeseca.

Čl. 61.

Ako se iskrcava roba u luci bližoj od one ustanovljene kod primanja momčadi u službu, te se na taj način skрати putovanje broda, momčad imade pravo na cijelu plaću ustanovljenu u ugovoru.

Čl. 62.

Ustanove čl. 57—61 primjenjuju se samo za onu momčad, koja uslijed slučajeva ondje naznačenih biva otpuštena iz službe.³³⁾

Čl. 63.

U slučaju da se uslijed kakove nezgode na moru, ili kakovog čina sa strane neprijatelja izgubi brod i cijeli teret, momčad nema pravo na plaću, nu nije dužna da povрати ono, što joj je u ime plaće bilo predujmljeno.

Ako se spasi koji dio broda, ili ako se utjera koji dio vozarine momčad imade pravo na razmjernu odštetu do cijele ustanovljene plaće, nu svakako ne preko trećeg dijela onoga što uslijed navedenih događaja utjera brodovlasnik.

Čl. 64.

Ako se momak razboli ili bude ranjen bez svoje krivnje, mora biti badava liječen na brodu. Ako radi bolje njege treba da bude iskrcan, kapetan će ga predati najbližoj bolnici, u inozemstvu po mogućnosti preko konsulata, i izručiti će onoliko novaca, koliko može predvidjeti da će biti potrebno za njegovo oporavljenje i povratak u domovinu. Trošak bolesti momka, koja traje više od četiri mjeseca, ne ide na teret broda.

³³⁾ Članci 57—59 sadržavaju ustanove za momčad za slučaj neizvršenja ili prekinuća naumljenog putovanja uslijed veće sile, a čl. 60., 61., uslijed čina brođara ili krcatelja. To sve vrijedi samo ako je momak otpušten iz službe radi neizvršenog putovanja (čl. 62), jer ako ostane i nadalje u službi broda, ima pravo na redovitu plaću i hranu.

Ako se momak razboli ili rani zbog vlastite krivnje, mora svejedno da bude liječen na brodu ili u bolnici i povraćen u domovinu i kapetan imade svejedno da predujmi potrebna srestva, ali cijeli trošak pade na teret momka i odbija se od plaće.

Čl. 65.

Ako momak umre dok je u službi broda, imadu pravo njegovi nasljednici:

1. na plaću do časa njegove smrti, ako je bila pogojena plaća na mjesec;
2. ako je plaća pogodjena za jedno putovanje, a momak umre na polasku, na polovicu plaće; ako umre na povratku, na cijelu plaću;
3. ako umre u obrani broda a brod se spasi, na cijelu plaću putovanja.

Čl. 66.

Ako se brod proda dok traje putovanje i momak bude iskrčan, on ima pravo na trošak povratka u domovinu i na plaću, kao da je izvršio cijelo putovanje, a to na teret broda i tereta.

Čl. 67.

Kapetan ima u svaki čas pravo, da otpusti momka iz službe broda i bez da je dužan da dade ikakova razloga, nu mora izdati otpusnicu i dati mu potrebna srestva za povratak u domovinu.

Ako je momak otpušten bez opravdanog razloga, osim plaće za već izvršenu radnju on ima pravo na odštetu koja je jednaka plaći za jedan mjesec ako je otpušten prije polaska broda; plaći za dva mjeseca ako je slijedio otpust u kojoj luci Jadranskog mora; a plaći za četiri mjeseca ako je otpušten u kojoj drugoj luci.

U slučaju da je kapetan otpustio momka bez opravdanog razloga, mora da on iz svojih sredstava naknadi cijeli taj trošak i štetu.

Čl. 68.

Momak ima pravo da bude hranjen i držan na brodu, dok ne primi isplatu cijele svoje plaće.

Č. 69.

I kad je svršio rok službe, momak mora da nastavi svoju radnju na brodu uz naknadnu plaću, dok brod nije doveden na sigurno mjesto, dok nije primio od lučke vlasti dozvolu pristajanja i nije iskrcao robu.

Čl. 70.

Ono što je ustanovljeno u gornjim člancima glede plaće, hrane, povratka u domovinu, bolesti i smrti momčadi, vrijedi i za kapetana.³⁴⁾

POGLAVLJE VII.

Vozarski posao.

A. Prevoz robe.

ODSJEK 1.

Vozarski ugovor za robu.

Čl. 71.

Vozarski ugovor za robu je ona pogodba, kojom vlasnik broda spremna za putovanje, ili za njega agenat ili kapetan, prima na sebe obvezu prenosa po moru njemu povjerene robe za stanovito opredjelište uz stanovitu plaću.

Čl. 72.

Vozarski ugovor izmedju onoga, koji raspolaže brodom (vozara) i predavatelja robe (krcatelja) ravna se po pravilima pogodbe vrhu usluga za plaću i uporabne pogodbe, uz preinake odredjene u ovom zakonu.

Ugovor, kojim vlasnik daje svoj brod u zakup za stanovito vrijeme i za ugovorenu cijenu, nije vozarski ugovor, već uporabna pogodba, te se ravna po općim načelima gradjanskog zakona.³⁵⁾

³⁴⁾ Ustanove, koje se tiču plaće, hrane, liječenja itd. momčadi i kapetana skoro su jednake u svim pomorskim zakonima.

³⁵⁾ Troplong i Piccoli drže da je vozarski ugovor samo pogodba vrhu usluga za plaću, dočim ga drugi (kao Smeesters, Pippia, Marghieri) smatraju kao ugovor vrhu usluga za plaću i istodobno kao uporabnu.

Čl. 73.

Vozarski se ugovor sklapa za čitav brod ili za određeni dio broda ili za pojedinu robu.

Čl. 74.

Vozarski ugovor za čitav brod ili za određeni dio broda sklapa se pismeno, dočim ako se radi o pojedinoj robi ili o brodu do 50 tona registrovane tonaže, može se sklopiti i usmeno osim ako jedna od stranaka bude zahtjevala pismenu ispravu.³⁶⁾

Obično se pismeni ugovor sklapa u dva primjerka, jedan za svaku stranku, ali se može i u jedan primjerak. U ovom potonjem slučaju, može se po postojećem običaju odrezati ispravu uzduž u dvije pole, po jednu za svaku stranku, a te polovice zajedno združene u času predaje robe pružaju potpuni dokaz o sklopljenom ugovoru.³⁷⁾

Čl. 75.

U vozarskom ugovoru treba da bude naznačeno:

1. Ime broda, luka pripadnosti i sadržina broda.
2. Ime vozaara i kapetana broda.
3. Ime krcatelja i primaoca robe.
4. Oznaka, da li se pogodba odnosi na čitav brod ili na stanoviti dio istoga, ako je to slučaj.
5. Mjesto ukrcavanja i iskrcavanja, i oznaka da li je bilo ugovoreno vrijeme za ukrcavanje i iskrcavanje.

pododbu, jer vozar ne preuzima samo obvezu prevoza robe već i da će prevoz obaviti stanovitim brodom, dapače pitanje nautičke sposobnosti broda igra glavnu ulogu, jer ako se brod promijeni, odgovara vozar za štetu (čl. 76). Držali smo se ovoga zadnjega stanovišta kao ispravnijega.

Ako je brod dat u zakup, zakupnik ima ulogu brodarara.

³⁶⁾ Pomorski zakoni za valjanost vozarskog ugovora zahtijevaju pismenu ispravu. Sklapa se pismeno u praksi vozarski ugovor, ako se isti odnosi na čitav brod ili na određeni dio istoga, dočim kad se radi o prevozu pojedinih partija ili komada robe, izdaje se samo teretnica, u kojoj su naznačeni i uvjeti vozarskog ugovora.

I u slučaju ugovora za čitav brod ili dio broda, nije ugovor ništetan ako nije sklopljen pismeno.

³⁷⁾ Po ovom običaju rezanja vozarske isprave u dvije pole nazvalo se je ne samo takovo pismo, već vozarski ugovor uopće *charte-partie*, *charterparty*.

6. Vrst robe, koja će se prevoziti.
7. Vozarina.
8. Odšteta za slučaj zakašnjenja u ukrcavanju i iskrcavanju, ili u putovanju, ako je bila ugovorena.

Čl. 76.

Ako se promijeni kapetan naznačen u vozarskom ugovoru, ugovor ostaje u kreposti, osim protivnog utanačenja između stranaka.

Vozar ne smije da promijeni brod, koji je naznačen u ugovoru, bez privole krcatelja, te odgovara za svaku štetu nastalu uslijed promjene broda, osim slučaja da uslijed veće sile za vrijeme putovanja roba se imade prekrcati na drugi brod.³⁸⁾

Čl. 77.

Vozar mora da stavi na raspoloženje krcatelju u ustanovljeno vrijeme i mjesto brod prikladan za putovanje. Ako brod imade mana, koje su bile poznate vozaaru ili kapetanu, ili koje su se mogle otkriti običnom pomnjom, vozar odgovara prama krcatelju za sve prouzrokovane štete. Ova odgovornost ne prestaje, ako je povoljno slijedilo službeno pregledanje broda.

Odgovara brodar za sadržinu i tonažu broda naznačenu u ugovoru, osim ako razlika ne prekoračuje $2\frac{1}{2}\%$,³⁹⁾ ili ako sadržina odgovara izvanično zabilježenim podacima u pomorskoj svjedodžbi broda.

Čl. 78.

Ako je ugovor sklopljen za čitav brod, ne mogu se ukrcanom robom zapremiti prostorije određene za kapetana i momčad broda, ni ostale prostorije određene za potrebe broda.

³⁸⁾ Kod sklapanja vozarskog ugovora glavno je brod, na kojem će se roba ukrcati, radi pouzdanja u dobra nautička svojstva stanovitoga broda.

Ne može se isto odrediti i za kapetana, jer znamo da ga brodovlasnik može u svaki čas otpustiti.

³⁹⁾ Franc. belg. engl. pomorski zakoni dozvoljavaju razliku tonaže $2\frac{1}{2}\%$, dočim talij. (čl. 562) i osnova Dr. Nagy-a prepuštaju razliku 5% .

Ne smije se bez izričite krcateljeve privole krcati roba na palubi.⁴⁰⁾ Ova zabrana ne vrijedi za brodove do 50 tona sadržine.

Čl. 79.

Kada se vozarski ugovor odnosi na čitav brod, vozar nema pravo da traži cijeli ugovoreni teret, već mora da se zadovolji sa onim teretom koji mu biva predan, osim ako se radi o takovoj malenoj količini, koja ne pruža dovoljnog jamstva za isplatu vozarine, ili za nautičku sigurnost broda.⁴¹⁾ U ova dva zadnja slučaja ovlašten je kapetan, da iskrca robu na trošak vozara, i da od njega traži odštetu.

Ako je predan teret manji od ugovorenoga, vozar nema pravo bez krcateljeve privole, da upotpuni teret drugom robom.

Čl. 80.

Krcatelj može mjesto robe naznačene u ugovoru, krcati drugu robu iste težine i objema, ako se time ne pogorša položaj vozara, i ako promjena nije u ugovoru isključena.

Krcatelj odgovara za oznaku robe, kao što odgovara ako je ukrcao robu podvrgnutu izвозnoj ili uvožnoj zabrani, ako je ratno ili monopolno kriomčarenje, ili ako je pogibeljna za sigurnost broda. Ovlašten je vozar takovu robu iskrcati na trošak krcatelja, ili ako predstoji kakova pogibelj robu u more baciti, sačuvavši pravo na cijelu vozarinu.

Čl. 81.

Nakon što je roba ukrcana na brodu, kapetan je dužan da otputuje i da nastavi redovito putovanje, ako nema opravdanih zapreka.

Čl. 82.

Obistini li se prije polaska slučaj veće sile, koji onemogućuje putovanje za uvijek ili za stanovito vrijeme (zabrana trgovine u luci opredjelišta, zatvor luke gdje se

⁴⁰⁾ Vidi posljedice ukrcavanja na palubi u slučaju zajedničkih avarija u čl. 176 i 182.

⁴¹⁾ Ako je ukrcano manje robe od one ugovorene, vozar imade pravo na cijelu vozarinu (čl. 114).

imade krcati, blokada itd.), vozarski ugovor smatra se razriješenim bez ikakova prava naknade između ugovarajućih stranaka. Trošak za ukrcavanje i iskrčavanje ide na teret krcatelja. Ako je zapreka časovite naravi, ugovor ostaje u kreposti, i nema mjesta ni povišenju vozarine ni odšteti.

Čl. 83.

Kad se zapreka obistini tekom putovanja, te ako je za uvijek onemogućeno prosljedjenje puta, ili za tako dugo vrijeme da bi nastala šteta za krcatelja kada bi ostala roba na brodu, imade kapetan tražiti upute od krcatelja. Ako nije u mogućnosti da traži upute, ili ako ih ne dobije, ovlašten je da iskrca robu, i da je predade na čuvanje trećoj osobi uz jamstvo robe za isplatu vozarine.

Ako je zapreka časovita, primjenjuje se članak 82. zadnja točka.

Čl. 84.

Vozarski ugovor, u koliko nije protivno ugovoreno, prosudjuje se prema zakonima luke pripadnosti broda. Za ukrcavanje ili iskrčavanje vrijede pravila mjesta, gdje se ista obavljaju.⁴²⁾

ODSJEK 2.

Teretnica.

Čl. 85.

Teretnica je pismena primnica izdana od brodovlasnika, vozara, agenta, ili od kapetana broda⁴³⁾ vrhu robe, koja je ukrcana na brodu. Teretnicom vozar prima na sebe obvezu,

⁴²⁾ Ovo je pravilo poprimito općenito po rimskom načelu: locus regit actum.

⁴³⁾ U starijim pomorskim zakonima teretnicu je izdavao samo kapetan. Nakon što su uvedeni agenti ili pouzdanici u lukama, gdje nije sjedište brodovlasnika i u kojima je ograničena kapetanova punomoć (čl. 33), agenti izdavaju teretnice. Kapetan i agent ili pouzdanik vrše trgovačke poslove kao mandatari brodovlasnika ili vozara, koji kako je prirodno u prvom redu ima pravo da izdade teretnice, jer baš on preuzima odgovornost za prevoz.

Vozarski se ugovor sklapa prije krcanja robe, dočim se teretnica izdaje nakon ukrcanja, te predstavlja dokaz da je slijedilo ukrcanje, i da je vozar preuzeo odgovornost za robu. Teretnica ravna odušaje prema primaocu robe (čl. 90.—91.).

da će prenijeti tačno označenu robu uz stanovite uvjete do stanovitog opredjelišta i da će je ondje predati zakonitom posjedniku teretnice.

Teretnica uredjuje odnose između vozara i primaoca robe.

Ustanove vozaškog ugovora, koje nijesu preuzete u teretnici nemaju pravne moći prema primaocu robe.

Čl. 86.

Teretnica treba da sadrži:

1. mjesto i datum izdanja;
2. ime i boravište krcatelja;
3. ime i mjesto onoga, kojemu se imade predati roba, ili oznaku da se roba imade predati donosiocu teretnice, ili da se predade po naredbi krcatelja;
4. ime kapetana;
5. ime i pripadnost broda i njegovu sadržinu;
6. vrst, kakvoću i količinu robe, koja se predaje na prevoz, te broj i marku dotičnih komada robe, ako su na robu naznačeni;
7. mjesto odlaska i mjesto opredijeljenja;
8. vozarinu;
9. broj izdanih primjeraka;
10. eventualne druge uvjete i opaske koje stranka smatra važnim.

Čl. 87.

Teretnica, koja sadržaje oznake čl. 86. 1—9, potpisana od izdavatelja (čl. 85) i primljena od krcatelja, pruža potpuni dokaz vrhu sadržaja iste prema brodovlasniku, kapetanu, krcatelju i primaocu robe.

Ako fali koja od tih oznaka, prosudit će se prema okolnostima o dokaznoj moći teretnice.⁴⁴⁾

⁴⁴⁾ U teretnici može da izostane koja od oznaka čl. 86, i tada teretnica ne će imati potpune dokazne moći između stranaka.

Neki su pisci tražili da se izostavi iz teretnice ime kapetana, jer da kapetanova osoba ne može da ima osobite uloge, kada ga vozar može u svaki čas otpustiti. Smatramo, da to nije opravdano jer se tekom jednog putovanja može samo iznimno dogoditi, da se, promijeni kapetan, dok njegovo ime u teretnici služi za bolje identificiranje broda, što imade svoju važnost za trgovanje teretnicom i za osiguranje broda i tereta.

Vozar, agenat ili kapetan broda mogu zahtijevati, da krcatelj supotpíše primjerak teretnice, koji ostaje u njihovom posjedu.

Čl. 88.

Teretnica, i uprav onaj primjerak, koji je namijenjen za primaoca, može se žirirati trećoj osobi po ustanovama, koje vrijede za mjenice. Treća osoba označena u žiru smatra se zakonitim primaocem robe.

Ako je teretnica izdana po naredbi ili na donosioca, ili ako je na taj način žirirana, smatra se donosioc iste kao zakoniti primaoc robe.⁴⁵⁾

Čl. 89.

Teretnica ne smije da bude izdana prije ukrcavanja, a mora da bude izdana kroz 24 sata nakon krcanja robe.

Običaje se izdati teretnica u tri primjerka: za kapetana, za krcatelja i za primaoca robe. Krcatelj imade pravo tražiti da mu se izruči više primjeraka teretnice.

Oprezno je, da izdatnik teretnice dodade na svim primjercima osim na onomu namijenjenom za primaoca robe oznaku, da se radi o duplikatu, triplikatu itd. iste teretnice i da se samo primjerak namijenjen za primaoca može na drugoga prenijeti i snjime trgovati.⁴⁶⁾

⁴⁵⁾ Teretnica je, kako smo vidili, primnica robe ukrcane za prevoz po moru. Ali ona ima i druge svrhe: predstavlja za vozara i za kapetana dokaz o vozaškom ugovoru; ako o njemu nije sastavljena pismena isprava pruža dokaz o pogodjenoj vozarini, služi krcatelju da nzmogne osigurati robu proti pomorskom riziku. Osim toga teretnica predstavlja ukrcanu robu, ustupom se ili žirom teretnice simbolično prenaša vlasnost robe. Dok brod plovi po dalekim morima, srestvom se teretnice može trgovati i može da roba bude prodana i više puta, jer će kapetan predati robu onome, koji mu se iskaže kao zakoniti posjednik teretnice i samo uz povratak ove isprave. Srestvom teretnice može se roba i založiti (čl. 91).

U nekim zakonima teretnica na određeno ime primaoca ne smije se žirirati, pa po tim zakonima kapetan će smatrati zakonitim primaocem robe samo osobu naznačenu u teretnici kao primaoca. Nije ovakovo stanovište opravdano, jer ako je teretnica neka vrst isprave, koja sličij mjenici, nema razloga da se pravi iznimke, ostajući krcatelju uvijek slobodno, da uvrsti u teretnicu zabranu žiriranja.
⁴⁶⁾ Pošto teretnica pruža dokaz o ukrcanoj robi, ne smije da bude izdata prije krcanja. Ako se radi o većoj količini robe, ili o krcanju

Čl. 90.

Teretnica prestavlja ukrcanu robu, pa se teretnicom može dalje trgovati, prodati ili založiti roba.

Nakon ukrcaja robe, ili za vrijeme putovanja robe krcatelj imade pravo, da dađe drugih uputa kapetanu glede raspolaganja robom ili glede drugog opredijelišta samo ako povrati sve primjerke teretnice i ako se time ne mijenja pravac putovanja broda ni ne vrijedjaju interesi ostalih krcatelja.

Čl. 91.

Kapetan ima da predade ukrcanu robu primaocu robe, koji se može zakonito iskazati teretnicom, uz povratak jednog primjerka teretnice, i uz potvrdu na njoj, da je roba od njega preuzeta.

Čl. 92.

Ako se u mjestu opredijeljenja ne prijavi ni jedan posjednik teretnice, ili ako se jave više iskazanih posjednika teretnice, kapetan je dužan da pohrani robu na sigurnom mjestu, ili da je položi u sudu, obznanjujuć sve zanimanike, a ovlašten je istodobno da shodno poduzme za osiguranje i isplatu vozarine.

Čl. 93.

U slučaju kakve razlike glede sadržaja više primjeraka iste teretnice, imade dokaznu moć primjerak, koji se nalazi kod kapetana ili vozara ako je napisan ili potpisan od krcatelja ili njegova zastupatelja, a primjerak koji se nalazi kod krcatelja ili primaoca robe ako je napisan ili potpisan od kapetana ili brodovlasnika, od vozara ili agenta.

čitavog broda, koje traje dulje vremena, može krcatelj zahtjevati, da mu za svaku stanovitu količinu ukrcaje robe kapetan izdade posebnu primnicu, koja će se nakon svršenog ukrcaja povratiti kapetanu, a ovaj će izdati teretnicu.

Talijanski zakon propisuje 4 primjerka teretnice, od kojih i jedan za vozara, dočim drugi zakoni to smatraju suvišnim. Može se voljom stranaka ograničiti broj primjeraka i na sami jedan.

Oprezno je, da izdatnik stavi na teretnicu dodatak naznačen u trećoj točki ovoga članka za slučaj žiriranja teretnice.

Čl. 94.

Izakako je započela predaja robe onomu, koji se je prvi iskazao zakonitim posjednikom teretnice, ostalim posjednicima teretnice, koji bi kasnije nadošli, ne pristoji nikakovo pravo traženja prama kapetanu i vozaru.⁴⁷⁾

ODSJEK 3.**Ukrcavanje, iskrcavanje i odgovornost vozara.****Čl. 95.**

Ukrcavanje i iskrcavanje robe, ako nije što posebno ugovoreno, obavlja se na onom položaju dotično luke, koji je određen od lučke vlasti, ili gdje se to običaje učiniti prama naravi broda i tereta.

Čl. 96.

Ako nije protivno ugovoreno ima se predati roba za ukrcaje do broda i prihvatiti robu iskrcanu iz broda na trošak krcatelja a dotično primaoca; dočim trošak za primanje u brod, za slaganje u brodu i za predaju iz broda robe koja se iskrcava, ide na teret vozara.⁴⁸⁾

Čl. 97.

Kada brod stigne na opredjeliste, vozar dotično kapetan mora obavijestiti primaoca robe, da može obaviti iskrcavanje. Ako je primalac nepoznat, treba to javno oglasiti po običajima dotičnog mjesta.

Čl. 98.

Kapetan i primalac robe imadu pravo, da prije izrudžbe robe ustanove po sudu ili vještacima kakvoću i

⁴⁷⁾ Ostali posjednici teretnice mogu samo da vrše svoja eventualna prava proti onome, koji je počeo da prima robu.

Pošto se teretnica izdaje u više primjeraka, može se dogoditi, da razni primjerci prispiju u razne ruke. Kapetan je dužan da robu predade onom zakonitom posjedniku teretnice, koji mu se legitimira po čl. 88, 89, i time se kapetan lišava svake odgovornosti prama ostalim. Ako je nadodata opaska da se samo primjerak namijenjen za primaoca smije žirirati, tada je kapetan ovlašten da preda robu samo onomu koji posjeduje zakonito taj primjerak.

⁴⁸⁾ Tako je određeno u svim zakonima sredozemnog i sjevernog mora, te i u trgovačkim običajima na Rijeci, u Trstu i u Splitu.

Francuski zakon imade iznimku za slučaj da je prekinuto putovanje uslijed naredbe vlasti (čl. 276).

kolikoću robe. Odnosni trošak ide na teret onoga, koji je to tražio, nu kada bi se tim putem ustanovio manjak ili oštećenje, trošak nosi vozar.

Čl. 99.

Ako nije slijedilo ustanovljenje po predidućem članku, primalac robe, koji imade kakav prigovor glede kakvoće ili kolikoće robe, dužan je, da to javi vozaru, agentu, ili kapetanu kroz 24 sata nakon primitka robe i da kroz 3 dana dađe to ustanoviti na način naznačen u čl. 98, jer inače gubi svako pravo na odštetu osim slučaja prevare ili teške krivnje sa strane vozara, kapetana, ili momčadi broda.⁴⁹⁾

Čl. 100.

Ako se ne prijavi primalac usprkos obavijesti (čl. 97), ili ako primalac uskrati da primi robu, ili ne povрати teretnicu, ili ako ne budući u stanju da povрати teretnicu, ne izdade posebnu primnicu i ne položi jamčevinu za vrijednost robe i vozarine, — kapetan je dužan da robu iskrca i da je dađe u polog u sudu ili na drugom sigurnom mjestu, obaviještujući krcatelja i po mogućnosti primaoca robe.⁵⁰⁾

Krcatelj, odnosno primalac odgovaraju za štetu i troškove nastale uslijed pologa robe i zakašnjenja, kao i za eventualnu čekarinu broda preko ugovorenoga ili običnog vremena odredjena za iskrcavanje (čl. 107, 109).

Čl. 101.

Vozar odgovara za svaku štetu, koja se desi robi od preuzeća do izrudžbe izgubljenjem, manjkom ili oštećenjem, u koliko se ne dokaže, da je to slijedilo uslijed više sile, uslijed prirodne kakvoće robe, omota, ili ambalaže, ili zbog krivnje predavaoca.

⁴⁹⁾ Nakon iskrcaja robe kapetan a odnosno vozar nijesu u stanju, da više nadziru što se s robom događa, pa zato zakon određuje kratak rok za ustanovljenje kakvoće i kolikoće.

⁵⁰⁾ Nije ovlašten kapetan, da s razloga što mu nije isplaćena vozarina pridrži robu na brodu, a kamo li da otpuče bez da je iskrca, — jer bi se time prouzrokovala očita šteta primaocu robe i općoj trgovini. Ako kapetan predade robu na čuvanje agentu, ovaj zastupa primaoca robe (čl. 29).

Ako se za robu zahtijeva osobita pažnja, vozar odgovara za prepust, ako mu je saopćena takova osobitost.

Kapetan a dotično vozar odgovara za novac, vrjednosne papire i dragocijenosti, ako su mu naročito predane na sačuvanje po vrsti i vrijednosti.

Čl. 102.

U slučaju gubitka robe, šteta se ravna prama tržišnoj cijeni mjesta opredijeljenja,⁵¹⁾ u vrijeme kada je brod tamo prispio. Ako nema tržišne cijene i ne može se drugčije dokazati vrijednost, ista biva ustanovljena po vještacima.

Ako je roba oštećena, odšteta iznaša razliku između tržišne i prodajne cijene oštećene robe.

U oba slučaja odbija se prištedjena vozarina i eventualna carina.

Roba će se smatrati izgubljenom, ako se ne može izručiti u opredijelištu kroz mjesec dana od dovršenog iskrcavanja parobroda u zadnjoj luci njegova opredijelišta.⁵²⁾

Čl. 103.

Vozar može u vozarskom ugovoru ili u teretnici primljenoj bez oporbe od krcatelja, ograničiti svoju odgovornost, samo što takovo ograničenje nema pravne valjanosti kada se radi o gubitku ili oštećenju robe zavisećem od čina ili prepusta:

1. koji se odnosi na potpunu spremnost broda za putovanje ili dovoljnu otpremu;
2. na krcanje, spravljanje, čuvanje, rukovanje i izručenje robe;
3. kada se odnosi na prevarne čine i tešku krivnju vozara, kapetana i momčadi broda.

⁵¹⁾ Ustanovljenje štete izgubljene (a i oštećene) robe ravna se prama cijeni mjesta opredijeljenja a ne krcanja, jer je mjesto opredijeljenja mjerodavno za trgovačke svrhe prevoza robe iz jednoga mjesta u drugo.

⁵²⁾ Ako je u brodu ukrcano raznoličnih predmeta za više opredijelišta, može se lako dogoditi, da se zaturi ili pomješa pojedina roba, pa je vozar u stanju da sa sigurnošću saznade, da li se je roba izgubila samo nakon dovršenog iskrcaja robe.

Mogu stranke ugovorom odrediti dulji i kraći rok.

Valjano je postavljeno ograničenje odgovornosti vozara za gubitke ili štete prouzrokovane od nautičkih pogrešaka tekom plovljenja broda.⁵³⁾

⁵³⁾ Vozari običavaju uvrstiti u teretnicu razne primjedbe, kojima otklanjaju odgovornost radi šteta, koje bi mogle nastati robi. To su t. zv. klauzole neodgovornosti (clauses de non garantie, clausola d'esonero, Freizeichnungsklausel).

Raspravljalo se je, da li su takove klauzole valjane prama primaocu robe. Nesporno je, da vozar odgovara u svakom slučaju za vlastite prevarne čine i za vlastitu tešku krivnju, jer se nitko po zakonu ne može unapred osloboditi od takove odgovornosti.

Pisci se pomorskog prava razilaze, kada se imade prosuditi o pravnoj valjanosti klauzole, koja se tiče neodgovornosti broдача i vozara za čine trećih osoba, kao što su kapetan i momčad. Neki hoće, da su dopuštene takove klauzole, jer da je strankama slobodno da u ugovore stavljaju one uvjete, koji im se više sviđaju, a da zakonodavac ne smije da ograniči takovu slobodu kada se radi o privatnom a ne o javnom interesu. Kaže jedan pisac, da ako zakon dozvoljava da se prodavalac može odreći odgovornosti, da predmet od njega prodan nema svojstva od njega nasnačena (§ 929 Gr. Zak.), ako ustupalac tražbiue imade pravo da ne odgovara za utjerivost od njega ustupljene tražbine (§ 1398 gr. zak.), zašto bi se imao smatrati nemoralnim otklon odgovornosti vozara za čine trećih osoba (Avv. Celestino Martinolich. — Di una clausola di esonerazione. — Trieste 1900). Drugi opet kažu, da sam krcatelj višekrat nezna za opstojnost te klauzole, koja je obično tiskana u teretnici medju raznim drugim opaskama; a da svakako pošto se plovidba danas vodi sa strane velikih parobrodarskih društava, koja imadu monopol trgovine po moru, i sva ta pomorska poduzeća postavljaju slične klauzole, krcatelj nije slobodan da bira niti može da nadje vozara, koji će jamčiti za robu. Radi sigurnosti i moralnosti trgovine, radi boljeg uredjenja osiguranja robe po mnenju tih pisaca ne smatraju se takove klauzole obvezatnim.

U francuskom pravosuđu naginje se za uzdržavanje valjanosti klauzole. Austrijski Vrhovni Sud u jednom slučaju je smatrao ovakovu klauzolu pravovaljanom (riješ. 13/12 1900 br. 14375), a u drugom slučaju ne (riješ. 30/5. 1906 br. 6606).

Trgovačke Komore u Italiji pitale su, da vlada zabrani postavljanje takovih klauzola.

Interes vozara nalazi se u potpunoj opreci sa interesom vlasnika robe, pa zato treba oprezno postupati pri riješavanju ovoga pitanja. Što se tiče čina i prepusta kapetana na štetu robe t. zv. baraterie du patron, razlikuju se prevarne baraterije (kada kapetan postupa prevarno ili teškom krivnjom) od običnih baraterija (kada se radi samo o njegovoj laganoj krivnji). Riješili smo ovo sporno pitanje

Čl. 104.

Slijedeće su iznimke čl. 103:

1. Ako vozar, agenat ili kapetan izjave u teretnici, da roba krcana u zamotu, u zatvorenim posudama ili označena po broju, težini ili mjeri, nije bila pri krcanju brojena ili mjerena, on će odgovarati za naznačenu količinu, težinu i mjeru, ako se dokaže, da je roba faktično pri krcanju bila brojena i mjerena.
2. Ako je u teretnicu uvrštena opaska, da vozar ne odgovara za polupanje, curenje ili oštećenje robe, vozar će svejedno za to odgovarati, ako se dokaže da je takova šteta nastala uslijed krivnje kapetana, ili momčadi broda ili osoba, kojima su vozar ili njegovi namještenici povjerali ukrcavanje i iskrcavanje robe.
3. Ako oštećenje krcane robe, zla kakvoća ili manjkav omot jesu vidljivi, tko ispušta teretnicu, dužan je da to u njoj izričito naznači, jer će inače odgovarati i onda, kad bi teretnica sadržavala općenitu opasku naznačenu u predidućoj točki.⁵⁴⁾

na način, da vozar imade pravo da se klauzolom postavljenom u teretnici oslobodi od odgovornosti za obične baraterije a ne za prevarne (čl. 103 br. 3). Usvojili smo u čl. 103 br. 1, 2, i u zadnjoj točki, ustanove zakona 13/2. 1893 američkih sjedinjenih država (Harter Act), koje se donekle slažu sa mnenjem u istom predmetu prihvaćenom u antverpenskom i bruxelleskom kongresu godine 1885.—1886.

Dr. Fr. Nagy u osnovi mađarskog pomorskog prava 1894. je poprimio ista pravila našega čl. 103 br. 1. 2. 3. samo što je izostavio pripustljivost klauzole neodgovornosti za nautičke pogreške.

⁵⁴⁾ Nakon općenite ustanove glede klauzola neodgovornosti, osnova po primjeru ostalih zakonodavstva posebice određuje u čl. 104 iznimke od načela čl. 103 za neke posebne najobičnije klauzole neodgovornosti, a to polag Nagy-eve osnove. Ove se klauzole odnose na neodgovornost vozara za težinu, za broj predane robe, za polupanje omota i robe, za curenje tekućine itd. Tako imademo poznate klauzole: talijanski „dice essere“, „franco da rottura“, „da colaggio“, „da danno“; francuski: „franc de brise ou de casse, franc de mouille, franc de coulage“; njemački: „frei von Leckage, frei von Bruch, frei von Beschädigung“.

Po čl. 104 klauzola neodgovornosti glede broja i težine ukrcanih predmeta ne riješava vozara, ako se pruži dokaz da je u času krcanja roba bila vagana i prebrojena; nije riješen odgovornosti, ako se dokaže da je šteta bila počinjena od osoblja namještena

ODSJEK 4.

Čekanje u luci.

Čl. 105.

Krcatelj je dužan da ukrca robu u brod kroz vrijeme, koje je ustanovljeno u vozarskom ugovoru ili u teretnici ili po mjesnim običajima.

Čl. 106.

Rok odredjen za ukrcavanje zove se vrijeme ili dani čekanja.⁵⁵⁾

Kapetan broda na jedra mora da obavijesti krcatelja dan prije krcanja do 16 sati, da je brod spreman za putovanje, i tada počima rok za krcanje susljednim danom nakon obavijesti.

od vozara; a ako je oštećenje vidljivo na vanjskom omotu vozar je odgovoran, ako to izričito nije primjetio na teretnici.

Glede ovih ustanova složna je i praksa.

⁵⁵⁾ Za vrijeme odredjeno za krcanje (Liegetage, laydays, stallie, staries) nije nam poznat izraz u našem jeziku. Naši primorci rabe talijanski izraz „stallie“. Dr. Mogan u svome djelu služi se talijanskom nomenklaturom: stallie i contro stallie (controstallie, Ueberliegetage, additional laydays surstaries). U splitskim trgovačkim običajima (§ 122) govor je o „štaliyam“, „protuštalijam“ itd.

Mogan u prevodu Nagyveve osnove (§§ 101., 102) rabi izraze: „vrijeme čekanja“, „pristojbe za čekanje“. Dr. Ante Vio stariji u br. 6 god. 1916. „Mjesečnika“ (na str. 321, 322) ustao je proti Moganovom prevodu riječi „stallie“ sa „vrijeme čekanja“ i predlaže mjesto toga ove izraze: „zastoj, zastojno vrijeme, zastojeći dani, prezastoj, prezastojno vrijeme, prezastojni dani i prezastojnina“.

Ne možemo da dijelimo mnenje Dr. Via, jer se o brodu ne može kazati da „stoji“ u luci, a niti da „počiva“ (što bi odgovaralo njemačkom „liegen“ i engleskom „lay“, već on uprav mora da čeka dok se krca ili iskrcava tovar. Smatramo zato pravilnijim prevod Dr. Mogana a i razumljivijim.

Ako prevedemo „stallie“ izrazom „dani čekanja“, (laydays, Liegetage) „contro stallie“ i „soprastallie“ možemo prevesti izrazom „prekodani čekanja“ (Ueberliegetage), koji dolazi od naše riječi „prekodan“, pa „čekarinom“ odštetu, koja se plaća za ono vrijeme, koje prekoračuje rok krcanja. Ova se riječ „čekarina“ kod nas već rabi za onu vrst plaće, koju primaju državni činovnici, koji nijesu u službi, a čekaju odredbu starije vlasti za njihovo upotrebljenje.

Ako tko nadje koji zgodniji izraz, moći će ga se upotrebiti, kada se bude uzakonilo naše pomorsko pravo.

Ako se radi o brodu na parni ili drugi pogon, izjava kapetana mora da slijedi do 10 sati, a rok za krcanje počima od 14 sati. Ako kapetanova izjava slijedi do 19 sati, počima rok za krcanje sutrašnjim danom.

Nije potrebna kapetanova izjava, ako se radi o parobrodarskim društvima, koji uzdržavaju redovite pruge, i ako je objavljen plovitbeni red barem 8 dana prije dana ukrcavanja.⁵⁶⁾

Čl. 107.

Stranke običavaju ustanoviti još drugi posebni rok za krcanje robe, nakon što su istekli dnevni čekanja. Ovaj se drugi rok zove: prekodnevi čekanja. Prekodnevi čekanja počimaju teći od časa kada su svršili dnevni čekanja. I ako prekodnevi čekanja nijesu ugovoreni, imade pravo na ista krcatelj, a iznašaju za brodove na jedra najviše deset dana, a za parobrode onoliko vremena, koliko je potrebno onoliko vremena, a koliko je potrebno da se potpuno ukrca roba, kada bi se počelo krcanjem odmah nakon izminuća dneva čekanja.⁵⁷⁾

⁵⁶⁾ Vidi Riječke trgovačke običaje.

⁵⁷⁾ Kao u svakoj tako i u pomorskoj trgovini vlada englesko načelo, da je vrijeme zlato i da se promet mora razvijati najvećom žurbom. Brodovi koji sada plove velikom brzinom ne smiju da čekaju u luci, moraju da dadu što više koristi u što kraće vrijeme, a to ne ide samo u račun vozara i trgovaca, već i narodne ekonomije, pošto se tako može obaliti vozarina što djeluje na cijenu ukrcane robe.

U trgovačkim običajima vrijeme odredjeno za ukrcanje i iskrcanje je strogo normirano. Ovo je vrijeme odredjeno po ugovoru, ili po mjesnim običajima (vidi Tršćanske Trgovačke Običaje §§ 386—388; Riječke trgovačke običaje §§ 88—97; Splitske trgovačke običaje §§ 118—121).

Kada je prošlo vrijeme čekanja vozar treba da podijeli krcatelju drugi jedan rok za krcanje (ili za nastavak krcanja), a zove se prekodan čekanja. Ako nema ugovora glede trajanja tog novog roka, u osnovi je opredijeljeno prema trgovačkim običajima u Trstu (§ 392). Na Rijeci za jedrenjače iznaša taj novi rok 10 dana (kao u Trstu) a za parobrode 5 dana.

Kapetan nije dužan, ako nije ugovoreno, da dozvoli prekodneve čekanja u vozarskom ugovoru za pojedinu robu (čl. 110), jer bi se prouzrokovao veliki trošak za brod i za pomorsko poduzeće koji ne bi bio u kakvom razmjeru sa krcateljevom koristi.

Za prekodneve čekanja krcatelj mora da plaća vozaču unapred ugovorenu čekarinu ako ništa nije ugovoreno, prema običajima mjesta, a u pomanjkanju običaja, prema vještvu. Ova se čekarina plaća unapred za svaki prekodan čekanja i smatra se kao popunjenje vozarine.⁵⁸⁾

Toliko od dneva čekanja, koliko od prekodneva čekanja, odbijaju se nedjelje i ostali priznati blagdani, kao i vrijeme za koje radi veće sile, ili radi vozareva ili kapetanova čina je zapriječeno krcanje, osim slučaja protivnog ugovora.

Čl. 108.

Kad je istekao rok prekodneva čekanja, kapetan ima pravo da otputuje i bez robe, a pristoji mu cijela vozarina i čekarina. Ako kapetan ukrca druge robe, za koju je pogodilo manju vozarinu, prvašnji krcatelj odgovara za razliku vozarine i za čekarinu toliko za dneve čekanja, koliko i za prekodneve čekanja.

Čl. 109.

Za iskrcavanje robe vrijedi ono što je rečeno u čl. 105. 106.

Ako su istekli dnevi čekanja, a da nije što ugovoreno za prekodneve čekanja, kapetan imade pravo da postupa kao kada primalac uskrati primitak robe (čl. 100).⁵⁹⁾

Čl. 110.

Odredbe se čl. 107. 108 o prekodnevima čekanja za ukrcavanje odnose samo na vozarske ugovore za čitav brod, ili za određeni dio broda.

⁵⁸⁾ Obično čekarina broda iznaša stanoviti iznos sa svaku tonu brodske sadržine.

Neki su pisci u dvojbi da li je čekarina iste pravne naravi kao i vozarina, ili, da li predstavlja osobitu odštetu. Odlučili smo se za prvo rješenje, jer ako odšteta za prvi rok krcanja (dnevi čekanja) nije posebno ugovoren već je uključen u vozarinu, ne znamo zašto bi se čekarina za prekodneve krcanja imala smatrati kao nešto različitoga.

⁵⁹⁾ Kod iskrcavanja nije dužan kapetan, da primaocu robe dozvoli prekodneve čekanja kao kod ukrcavanja, već je ovlašten da sam ukrca robu i da traži odštetu i čekarinu za sve ono vrijeme što uslijed krivnje primaoca nije se redovito obavilo iskrcavanje.

ODSJEK 5.

Vozarina.

Čl. 111.

Vozarina za pomorski prevoz robe biva ugovorena između vozara i krcatelja. Ravna se u pomanjkanju ugovora po mjesnim običajima.

Vozarina se ustanovljuje:

1. za čitav brod ili za dio istoga, a to za jedno ili za više putovanja, ili za stanovito vrijeme;
2. za prevoz stanovite robe;
3. po broju, težini ili objemu robe.

Čl. 112.

Ako se preko vozarine ustanovi još koja osobita nagrada, za osobito čuvanje robe, ili za brži prevoz broda, to sve ide na korist vozara, a ne kapetana.⁶⁰⁾

Ako nije napose ugovoreno, vozar nema pravo na izvanredne troškove skopčane sa plovidbom, izim za zajedničku avariju ili za troškove uzdržavanja robe, ili za spašavanje broda i robe.

Čl. 113.

Ako je krcatelj ukrcao robu bez da ju je posebno označio, ili bez da je što ugovorio sa vozarom ili sa njegovim namještenicima, kapetan imade pravo, ili da tu robu

⁶⁰⁾ Osim vozarine, običaj je, da se katkada iznimno ugovaraju i druge nuzgredne nagrade, kao: kapa, prvenstvo, pravo avarije.

„Kapa“ (droit de chapeau du capitaine, hatmoney, Kaplacken, cappa) je ono što se plaća za bolje čuvanje robe. (Ne ide kapetana, jer je on dužan po svome zvanju, da robu čuva). „Prvenstvo“ (primage) je posebna nagrada za slučaj da brod prisprije u opredjeliste prije od drugih brodova. (Ne bi bilo baš oprezno da kapetan dobije ovu nagradu, jer kada bi on bio zaniman, mogao bi vratolomno požuriti putovanje izloživši pogibelji osobe i stvari na brodu. U Engleskoj i Sjedinjenim Državama „prvenstvo“ ide kapetana). „Pravo avarije“ (droit des avaries, droit de menues charges) je obveza krcatelja da će doprinijeti stanoviti dio plovidbenih troškova, koji inače po zakonu idu na teret vozara i kada takovi troškovi ne sačinjavaju avariju. (Niti ova nagrada ne ide kapetana, jer po naravi same stvari pripada vozaču). Vidi Piccoli i talijanski, francuski, njemački zakon.

iskrca na trošak krcatelja, ili da utjera najveću vozarinu, običajnu u mjestu za stvari približne vrsti.

Čl. 114

U slučaju vozarskog ugovora za cijeli brod, ili za opredijeljeni dio istoga, pristoji vozaru cijela vozarina, i ako krcatelj preda manje robe od one ugovorene. Ako se ukrca preko količine ustanovljene u ugovoru, vozar imade pravo na razmjerno veću vozarinu.

Vozarina ugovorena za stanovito vrijeme uračunava se od časa, kada je kapetan izjavio da je brod pripravan za krcanje, i svršava časom, kada je dovršeno iskrcavanje.

U slučaju čl. 111 br. 3 plaća se vozarina prama mjeri, težini i broju robe naznačene u teretnici: ako nema takove oznake u teretnici, prama mjeri, težini i broju iskrcane robe.⁶¹⁾

Čl. 115.

Vozarina se plaća prigodom predaje robe u mjestu opredijeljenja, osim slučaja drugovačijeg utanačenja, ili kada vrijednost robe ne može da jamči za vozarinu.

Čl. 116.

Vozar nije dužan da robu prije izruči nego li mu se isplati vozarina i ostale pristojbine i troškovi, i prije nego li mu se osigura doprinos za eventualne zajedničke avarije, za trošak spasavanja i eventualni dug za pomorski zajam.

Kapetan nije zato ovlašten da pridrži robu na brodu, već ako ne primi isplatu onoga što ga ide, pristoji mu pravo da robu položi u sudu ili na drugom sigurnom mjestu, dok ne bude dug podmiren.⁶²⁾

⁶¹⁾ Glavno je za vozarinu onaj čas, kada roba prisprije u mjesto opredijeljenja, jer je time postignut cilj prevoza. Taj je čas mjerodavan za sve ustanove, koje se odnose na vozarinu, osim iznimaka određenih u zakonu. Jedna je od tih iznimaka u 3. točki čl. 114 po kojoj se vozarina ravna prama mjeri i težini robe naznačenoj u teretnici, dakle u času ukrcanja a ne iskrcavanja. Teretnica primljena bez prigovora pruža potpuni dokaz.

⁶²⁾ Kada se radi o dužnosti isplate sa strane primaoca robe u osnovi se spominje ne samo vozarina već druge pristojbine i troškovi, kao trošak krcanja i iskrcavanja u koliko to ne ide na teret vozara, pa čekarina, doprinos u avarijama, u pomorskom zajmu, trošak za spasavanje itd.

Na tako položenu robu i za gorinaznačene naslove vozar imade zakonito pravo zaloga, a može tražiti kod suda, da se proda onoliko robe, koliko iznaša njegova tražbina, obznanjujuć o tomu primaoca robe.

Ako cijena predane robe nije dovoljna za pokriće vozarine, vozar pridržaje pravo prama vlasniku robe za ostatak svoje tražbine.

Ako za predaju robe treba više vremena, ima pravo vozar da traži primjerenu obročnu isplatu, odgovarajuću količini robe, koja se imade izručiti za po dana.

Čl. 117.

Preuzimanjem robe primalac preuzimlje na sebe obvezu za isplatu vozarine i ostalih doprinosa i troškova naznačenih u čl. 116.

Kapetan, koji je izručio robu primaocu, bez da je primio isplatu onoga što ga ide, ako je istodobno učinio prosvjed, pridržaje na predanoj robi zakoniti zalog za isplatu vozarine i ostalih doprinosa i troškova naznačenih u čl. 116, ali to samo ako prikaže tražbu kroz 15 dana nakon predaje i ako roba međutim nije prešla u ruke trećih lica u dobroj vjeri.

Čl. 118.

Ako je iz koje posude istekla tekućina potpuno ili djelomično, primalac robe, mjesto da plati vozarinu, može ostaviti vozaru posudu u onom stanju, u kojem je prispjela; izim ovog slučaja nije vozar dužan da primi robu za isplatu, i ako se je pokvarila ili oštetila.⁶³⁾

Čl. 119.

Vozar imade pravo na cijelu vozarinu i ako nije izvršeno čitavo određeno putovanje:

1. u vozarskom ugovoru za čitav brod, ako je krcatelj natrag uzeo robu nakon što je bilo započelo ukrca-

Kapetan (kao zastupatelj vozara) nije ovlašten, da za ove tražbine pridrži robu na brodu, ili da brodom otputuje bez da je iskrca (vidi čl. 100 i opasku br. 50).

Osnova u čl. 116. 117 određuje zakoniti zalog na robu u korist vozara za vozarinu i ostale troškove po uzoru ostalih zakonodavstva.

⁶³⁾ Jedina iznimka u pitanju vozarine.

vanje, a u ostalim vozarskim ugovorima, ako krcatelj nakon što je ukrcao potpuno ili djelomično svoju robu i brod je otputovao, uzme natrag robu za vrijeme putovanja i prije nego li brod stigne u luku opredijeljenja;

2. kada krcatelj pušta da brod otputuje bez da je ukrcao ugovorenu robu, i bez da je izričito razriješio vozarski ugovor.⁶⁴⁾
3. ako za vrijeme putovanja nastane potreba da se na brodu poduzmu nužni popravci, koji nijesu bili prouzrokovani od krivnje ili nemara vozara ili kapetana, i koji nijesu se mogli prepoznati u času odlaska, te krcatelj iskrca svoju robu, ne htijući čekati dok se dovrše popravci, i bez da je to čekanje bilo skopčano sa pogibelju gubitka ili oštećenja robe;
4. ako je roba bila prodana za vrijeme putovanja radi potrebe broda ili plovidbe, a kapetan predade primaocu vrijednost koju je roba imala u mjestu i u vremenu dolazka robe u opredjelište, ili cijenu utjeranu od prodaje;
5. ako je roba bila bačena u more radi zajedničkog spasa, a bačena roba bude uračunata za svrhe odštete u zajedničkoj avariji.

⁶⁴⁾ ⁶⁵⁾ Može se dogoditi da krcatelj ne upotrebi po ugovoru brod za prevoz robe do opredijeljenog mjesta, a tada upogled vozarine treba razlikovati više slučajeva. Ako krcatelj bez izričite izjave razriješenja ugovora ne ukrca robu, a brod otputuje bez robe, — plaća cijelu vozarinu (čl. 119 br. 2). U vozarskom ugovoru za čitav brod, ako je krcatelj razriješio ugovor i nije započeo krcanje robe, plaća polovicu vozarine (čl. 121), nu ako nakon što je započeo sa ukrcavanjem robu iskrca, a brod otputuje, plaća cijelu vozarinu (čl. 119 br. 1).

U vozarskim ugovorima, koji nijesu sklopljeni za čitav brod, ako je krcatelj razriješio ugovor, svejedno je da li je započeo ukrcavanjem robe ili nije, jer ako brod otputuje bez robe on plaća polovicu vozarine (čl. 121).

U svim slučajevima vozarskog ugovora, ako je krcatelj ukrcao svu ugovorenu robu ili jedan dio iste, pa poslije nego li je brod otputovao za vrijeme putovanja iskrca robu prije nego li je brod stigao u opredjelište, plaća cijelu vozarinu (čl. 119 br. 1).

Čl. 120.

Ako je vozarski ugovor bio sklopljen za polazak i povratak broda, a vraća se bez tereta ili sa teretom manjim od ugovorenog; vozar imade pravo na cijelu vozarinu za polazak i povratak.

Čl. 121.

U vozarskom ugovoru za čitav brod, ako je krcatelj razriješio ugovor prije nego li je započelo ukrcavanje, ili ako u ostalim vozarskim ugovorima krcatelj odustane od ugovora ili iskrca već ukrcanu robu, krcatelj plaća polovicu vozarine, a u cjelini ostale prouzrokovane troškove.⁶⁵⁾

Čl. 122.

Vozar imade pravo samo na djelomičnu vozarinu, u razmjeru prevaljenoga puta:

1. Kada se tekom putovanja roba mora iskrcati, jer brod nije podesan za putovanje uslijed slučajnih razloga ne prouzrokovanih od krivnje ili nemara vozara ili kapetana, a ovaj zadnji ne može da nadje drugi brod kojim će svoj zamijeniti.
2. Kad nastane slučaj čl. 119. br. 3), a roba bi čekanjem na popravak broda bila izložena pogibelji gubitka ili oštećenja.
3. Ako je roba bila raznesena uslijed pljačkanja, a kasnije je bila opet spašena. U ovom će se zadnjem slučaju vozarina računati do mjesta nezgode.

Čl. 123.

U vozarskom ugovoru za čitav brod, ako krcatelj ukrca manju količinu robe od one ugovorene, te ako vozar upotpuni tovar broda drugom robom, vozar mora popustiti krcatelju razliku vozarine izmedju one ugovorene i one na taj način polučene.

Čl. 124.

Ako tekom putovanja nastaje slučaj nesposobnosti broda za daljnje plovljenje, a to bez ikakve krivnje vozara i kapetana, te kapetan nadje drugi brod za daljnji prenos robe, krcatelj imade da plati razliku u više ili u manje izmedju ugovorene vozarine i one pogodjene sa drugim brodom.

Čl. 125.

Vozar nema pravo na vozarinu, i ako je ugovor bar djelomično bio ispunjen:

1. ako je nastala potreba popravka broda radi mana prouzrokovanih krivnjom ili nemarom kapetana ili vozara, ili ako su se mane mogle prepoznati prije polaska;
2. ako radi zabrane vlasti ili drugog razloga brod ne može da stigne na mjesto opredijeljenja, te se vrati sa ukranom robom, plaća se vozarina za polazak, a ne za povratak;
3. ako se roba izgubi uslijed brodoloma, ili jer uhvaćena od neprijatelja ili gusara; za ovaj se slučaj i unapred plaćena vozarina imade povratiti.
4. U vozarskom ugovoru za stanovito vrijeme, ako je brod bio zaustavljen u jednoj luci uslijed naredbe vlasti, ne plaća se vozarina za cijelo vrijeme zaustavljenja.

Čl. 126.

U nijednom drugom slučaju, osim onih naznačenih u ovom odsjeku, ne smije krcatelj pitati sniženje vozarine.

Čl. 127.

Vozar pridržaje zakoniti zalog na robi za vozarinu i za ostale troškove naznačene u čl. 117 dok je roba na brodu, ili položena polag gornjih propisa. Ovaj se zalog pridržaje i nakon što je roba bila predana primaocu ako za 15 dana nakon predaje vozar prikaže redovitu tražbu za svoju tražbinu, osim slučaja da je prije toga roba prešla u ruke treće osobe u dobroj vjeri. Zakoniti je zalog pravovaljan i u slučaju da je nad imetkom vlasnika robe bio otvoren stječaj.

Čl. 128.

Osim slučaja čl. 127 vozar, koji je primaocu izručio robu, bez da je utjerao vozarinu, može da od njega traži isplatu, u koliko dokaže da se je primalac na njegovu štetu obogatio.

B. Prevoz putnika.⁶⁶⁾

Čl. 129.

Ugovor za prenos putnika po moru iz jednog mjesta u drugo uz stanovitu cijenu (vozarinu) smatra se pogodbom vrhu usluga za plaću, a takodjer i uporabnom pogodbom ako je putniku za vrijeme putovanja dozvoljena uporaba stanovite prostorije na brodu (sobica). Ovaj je ugovor trgovački posao samo za vozara a ne za putnika.

Ugovor se sklapa samo za stanovito putovanje.

Čl. 130.

Ako je ugovor sklopljen na ime putnika, putnička cedulja ne smije se na drugoga prenijeti bez dozvole vozara ili kapetana.

Čl. 131.

Vozarina ili je ugovorena izmedju stranaka, ili se razabire iz plovidbenog pravilnika ili cijenika.

Putnik ne plaća posebnu vozarinu za svoje prtljagu, ako nije ugovoreno.

Kapetan⁶⁷⁾ ne odgovara za prtljagu, ako nije bila njemu predana, osim slučaja da se šteta ili gubitak prtljage ima pripisati kapetanu ili momčadi.

Ako je prtljaga bila predana i primljena u pohranu, vozar odgovara za istu i ako u tome nema krivnje kapetana ili momčadi.

Čl. 132.

I ako hrana nije uključena u vozarinu, kapetan ima da je za vrijeme putovanja izdaje putniku, koji je nema, uz pravednu cijenu.

Čl. 133.

Kada brod krene u određeno vrijeme, a da se nije putnik ukrcao, treba paziti upogled vozarine na slijedeće:

1. ako se je to desilo radi čina putnika, on gubi cijelu vozarinu;

⁶⁶⁾ U starijim trgovačkim pomorskim zakonima nema odredaba za ugovor prenosa putnika, a imade ih u novijama.

⁶⁷⁾ Razumijeva se kapetan kao zastupatelj vozara.

2. ako je putnik preminuo, razbolio se ili bio zapriječen zbog veće sile, koja se njega tiče, on gubi polovicu vozarine, i imade mu se povratiti što je unapred platio za hranu;
3. ako je to uslijedilo zbog veće sile ili slučaja, koji je snašao brod, vraća se putniku vozarina, ali mu ne pristoji i posebno pravo na odštetu;
4. ako je to uslijedilo zbog krivnje vozara, ili kapetana, ili momčadi, putnik imade pravo na povratak vozarine i na odštetu.

Čl. 134.

Ako je putovanje nakon polaska broda prekinuto, treba također ustanoviti povod prekinuća:

1. ako se putnik iskrca svojevolarno, gubi vozarinu;
2. ako kapetan ne će da nastavi put, ili ako su zbog kojeg drugog razloga kapetan ili momčad dali povoda iskrcavanju putnika, povraća se vozarina i plaća se putniku odšteta;
3. ako je putovanje prekinuto zbog veće sile ili zbog slučaja, koji se je desio brodu ili putniku, ovaj zadnji plaća dio vozarine u razmjeru prevaljenog puta;
4. ako putnik umre na putu, vozar nije dužan da vrati nasljednicima primljenu vozarinu, nu on nema prava da traži vozarinu, koja nije bila pretplaćena.

Čl. 135.

Ako brod zbog kojeg mu drago uzroka ne otpuče iz luke u ustanovljeni dan i sat, putnik ima pravo na hranu i stan za vrijeme zakašnjenja, a ako se to nije dogodilo uslijed veće sile ili slučajno, imade pravo i na odštetu.

Ako takovo zakašnjenje prelazi rok kroz koji se je imalo obaviti redovito putovanje, ali najmanje jedan dan, putnik imade pravo da razriješi ugovor, i da traži povratak vozarine.

Čl. 136.

Ako je zakašnjenje prouzrokovano od oluje ili nevremena, koju okolnost imade da posvjedoči lučka vlast, putnik, koji hoće da razriješi ugovor, gubi treći dio vozarine.

Kada se zakasni radi zabrane izdate od vlasti ili radi potrebe da se brod popravi, treba razlikovati dva slučaja:

1. ako putnik neće da čeka da prestane zapreka, može da razriješi ugovor, ali je dužan da plati vozarinu u razmjeru prevaljenog puta;
2. ako voli čekati dok prestane zapreka nije dužan da plati veću vozarinu, samo mora da se hrani iz svojih srestava.

Čl. 137.

Brod, koji je namijenjen izključivo za prevoz putnika, mora bez obzira na broj ukranih osoba, otputovati u ustanovljeno vrijeme i mora da ih odvede ravno na mjesto opredijeljenja, tičući one luke, koje su već unapred bile određene, ili koje su običajne.

Ako brod zastrani s opredijeljenog puta radi čina ili volje kapetana, putnik ima pravo na hranu i stan na trošak broda i na odštetu, a osim toga može da razriješi ugovor.

Čl. 138.

Posebno će se odrediti mjere sigurnosti opreznosti i zdravstva za brodove, koji prenašaju putnike, i kojih se mjera moraju strogo držati vozari.

Čl. 139.

Za brodove namijenjene prevozu iseljenika zahtjeva se izričita dozvola vlade, koja će posebno izdati shodne propise, da se iseljenici zaštite od izrabljivanja, i da se vozari ne okoriste neznanjem, siromaštvom onih, koji su prisiljeni da ostave domovinu.

POGLAVLJE VIII.

Pomorski zajam.⁶⁸⁾

Čl. 140.

Vozar ili krcatelj, ili obojica, a u nekim slučajevima i kapetan, mogu sklopiti zajam na teret broda ili robe ili vozarine, ili na teret svih tih stvari skupa za trajanje sta-

⁶⁸⁾ Pomorski je zajam veoma stara ustanova, izgleda da potječe još od Babilonaca, a svakako od Feničana; bio je poznat od Grka i od Rimljana. Sve do ranijeg vremena pomorski je zajam služio za raz-

novitog putovanja, pod uvjetom, da kada bi se izgubio brod ili roba, na kojima je sklopljen zajam, uslijed nesreće na moru ili uslijed veće sile za vrijeme putovanja određenog u pogodbi, zajmodavac gubi ono što je dao, ili prima samo razmjerni povratak zajma prama vrijednosti spašenih stvari; dočim kada brod ili roba na kojima je zajam sklopljen prispiju sretno na njihovo opredjelište, ili ako se izgubi radi njihovih unutrašnjih mana, ili radi

nolične svrhe: za vjerovnika, koji je sigurno ulagao svoj novac imajući stvarno jamstvo na brod i na robu, a i korisnije, jer su u neko doba bile kamate u drugim veresijskim poslima ili sasna za-branjene, ili jako stegnute; za brodovlasnika da dobavi novac potrebit za gradnju ili za opremu broda; za trgovca da za vrijeme prevoza umanjí pomorski rizik robe ukrcane na brodu, koji je plo-veći na jedra bio izložen većoj pogibelji; za kapetana da u slučaju potrebe tekom putovanja dodje do novaca u slučaju nužde za po-trebe broda i robe.

U novije doba izgubila je ova ustanova od svoje prvobitne važ-nosti. Izum raznih pogona za brodove, povećana brzina, bolja teh-nička sprema umanjile su pomorski rizik, razvilo se je sve više osiguravanje brodova i robe proti pomorskim nezgodama, uvela se je ustanova hipoteke, pa je data mogućnost brodaru i trgovcu, da brod i robu jeftinije osiguravaju i da bolje uredi svoje financijske plilike.

Dvije su vrsti pomorskog zajma: *dobrovoljni zajam* kada ga sklope brodar i krcatelj, da dobave srestva za opremu broda, za nabavu i sigurnost robe; *nužni zajam* kada kapetan kao brodarev punomoćnik priskrbi novac dok je ladja na putu za žurne potrebe broda i tereta.

Dobrovoljni pomorski zajam nema u praksi velike važnosti, ta-ko da ga neke države više ni ne uzakonjuju, (uzdržali su ga i da-nas francuzi i talijani) dočim se nužni pomorski zajam još sklapa i ako ne tako često, jer danas kapetan može i iz daljih krajeva br-zojavno tražiti od brodara potrebita srestva, a brodar može da hi-potekom lakše i jeftinije dodje do potrebitog novca. Uvrstili smo u osnovu i ustanovu dobrovoljnog pomorskog zajma, a zakonodavno predstavništvo će odrediti da li će ga u opće primiti, ili će ograni-čiti ovu ustanovu na sami nužni pomorski zajam. Priznato je u o-snovi zakonito pravo zaloga („privilegij) samo nužnom pomorskom zajmu. (čl. 261 br. 4).

U stranim se jezicima ova ustanova zove: *foenus nauticum*, *prêt à la grosse*, *Bodmereivertrag*, *bottomry*, *prestito a cambio marit-timo* ili kraće *cambio marittimo*. Mi ga nazivljemo: „pomorski za-jam“ što odgovara tuđim nazivima, a rabio ga je i Petranović u prevodu Code de Commerce 1807.

krivnje dužnika, ili kada mine sretno ustanovljeno vrijeme, zajmodavac prima natrag ono što je uzajmio i preko toga iznos unapred ugovoren kao pomorsku dobit radi uživanja glavnice i radi rizika, na koji je bio izložen. — Ovaj ugovor na sreću zove se pomorski zajam.⁶⁹⁾

Čl. 141.

Za valjanost pomorskog zajma zahtijeva se pismeni ugovor, koji sadržava:

1. uzajmljenu glavnicu i ustanovljenu pomorsku dobit
2. stvari na koje je sklopljen ugovor
3. ime broda i pripadnost istoga i ime kapetana
4. ime zajmodavca i ime dužnika
5. putovanje, ili vrijeme za koje je zajam sklopljen
6. mjesto i vrijeme povratka zajma i dobiti.

Čl. 142.

Vozar je ovlašten da sklopi pomorski zajam na brod i njegove pripadnosti i vozarinu, a krcatelj na robu.

Pomarski zajam mora da bude upisan u registar luč-kog ureda, gdje je upisan brod, a u inozemstvu u rēgi-star konsulata, i da bude uredovno zabilježen na pomor-skoj svjedodžbi broda.

Tim upisom vjerovnik dobiva stvarno založno pravo na brod.

Čl. 143.

Kada tekom putovanja nastane žurna neizbježiva nužda novaca za potrebe broda i njegove pripadnosti, ili ukrcane robe, kapetan, ako ne može da pribavi takova sredstva od vozara i krcatelja, ovlašten je da sklopi pomorski za-jam na brod i na njegove pripadnosti, na vozarinu i na robu.

Pomorski zajam prije nego bude sklopljen od kape-petana, mora da bude zaključen vijećanjem glavnog osoblja

⁶⁹⁾ Ova definicija (po uzoru Piccoli-a) je nešto duga, ali je zgodna, jer iscrpljuje čitav pojam ustanove i prištedjuje paragrafiranje.

Već smo kazali (u opasci br. 16) zašto nijesmo poprimili u o-snovu slučaj pomorskog zajma sklopljenog od kapetana kada ma-njina brodovlasnika ne pristane na trošak putovanja i čime smo ga zamijenili (čl. 23 br. 1).

Pomorski se zajam sklapa samo za stanovito putovanje i imade sva obilježja pogodbe na sreću.

broda (čl. 43) i da bude dozvoljen od mjesnog suda, a u inozemstvu od konsulata, ili u pomanjkanju konsula od mjesnog suda.

Vlast, koja dozvoljava pomorski zajam, uredovno će ga zabilježiti u pomorsku svjedodžbu broda.

Čl. 144.

Ugovor može glasiti i po naredbi, a tada ga se može prenijeti na drugoga po pravilima mjemenog zakona.

Čl. 145.

Pomorski zajam valjan je samo do iznosa, koji predstavlja vrijednost predmeta na teret kojeg je sklopljen, dočim preko te mjere smatra se kao obični zajam, za koji bezuslovno odgovara dužnik.⁷⁰⁾

Čl. 146.

Ako nije drukčije ugovoreno, rizik pomorskog zajmodavca glede broda i vozarine počima od časa kada se brod uputi iz polazne luke a svršava kada se brod usidri ili pristane u luci opredjelišta; glede robe počima časom ukrcanja u brod, a traje dok u luci opredjelišta nije izkrkana na kraj.

Čl. 147.

Kada se ne poduzme putovanje prije početka rizika smatra se pomorski zajam razriješen i dužnik vraća uzajmljenu glavnicu. Osim toga plaća dužniku zakonitu kamatu i još k tome naknadu osiguranje, ako je pomorski zajam bio osiguran.⁷¹⁾

Čl. 148.

Ako se promijeni putovanje ili brod, prestaje u času te promjene rizik za zajmodavca, osim slučaja veće sile.⁷²⁾

⁷⁰⁾ Ne smije dužnik, da se okoristi na štetu vjerovnika, pa kad bi pretjerao (bilo hotimice ili nehotice) vrijednost predmeta na kojemu je sklopljen pomorski zajam, mora da lično cijelim svojim imetkom odgovara vjerovniku za onaj dio zajma, koji prekoračuje pravu vrijednost dotičnog predmeta.

⁷¹⁾ Ako se nakon početka putovanja isto prekine, ugovor ostaje na snazi, jer su predmeti na koje je sklopljen zajam bili već podvrgnuti pomorskom riziku.

⁷²⁾ A svejedno zajmodavac ima pravo na koristi pomorskog zajma.

Ne mijenja se ugovor ako se promijeni kapetan. Stranke mogu protivno ugovoriti.

Čl. 149.

Ako je dužnik naumice dao krivih podataka glede broda, vozarine ili robe, na koje je preuzeo pomorski zajam, i ti su podaci na štetu zajmodavca, za ovoga zadnjega prestaje rizik.⁷³⁾

Čl. 150.

Od časa kada zajmodavac ima pravo na povratak zajma, prestaje pomorska izvanredna dobit a teku samo zakonite kamate.

Čl. 151.

Ako je predmet, na koji je sklopljen pomorski zajam, bio spašen, vrijednost onoga što je spašeno dijeli se između pomorskog zajmodavca za njegovu glavnicu i osiguratelja spašene stvari za osigurane iznose, a to surazmjerno prama njihovom udjelu.

Čl. 152.

U slučaju sklapanja više pomorskih zajmova, zadnji zajam uživa prednost prama predjašnjim.⁷⁴⁾

Čl. 153.

U slučaju zajedničke avarije pomorski zajmodavac doprinosi svoj udjel na korist dužnika glede oštećenog predmeta, na koji je bio sklopljen pomorski zajam.⁷⁵⁾

⁷³⁾ isto kao pod 72.)

⁷⁴⁾ Zadnji je pomorski zajam sklopljen i na očitu korist prvašnjih pomorskih zajmova, pa zato zadnji uživa prednost prama prvašnjim.

⁷⁵⁾ To je posljedica ugovora. Zajmodavac, koji bi izgubio uzajmljeni novac u slučaju gubitka dotičnog predmeta, mora da doprinese u trošku i šteti ostalih stvari žrtvovanih za spas predmeta, na koje je pomorski zajam sklopljen.

POGLAVLJE IX.

Avarija ili pomorski kvar.⁷⁶⁾

ODSJEK 1.

Avarija u opće.

Čl. 154.

Avarija ili pomorski kvar je izvanredni nepredvidjeni trošak za brod ili za ukrcanu robu, ili za obojicu zajedno, kao što i nepredvidjena šteta, koja nastane brodu ili robi, ili obojici zajedno u vrijeme nakon ukrcanja i polaska, do dolaska i iskrcavanja.

Redoviti troškovi, običajni za brod i robu, i one štete broda i robe, koje se obično predviđaju u svakoj plovidbi, nijesu avarije ni pomorski kvare.⁷⁷⁾

Nema naknade u posebnim avarijama, ako šteta oštećenog predmeta ne nadmašuje 1% vrijednosti, a nema doprinosa u zajedničkim avarijama u slučaju da šteta broda i robe ne prelazi 1% ukupne vrijednosti.

Avarije se ravnaju prema ugovoru stranaka, a u pomanjkanju ugovora, po zakonskim ustanovama.

Avarije se dijele u zajedničke i posebne.

Čl. 155.

Zajednička avarija je šteta i trošak prouzrokovan od odredaba kapetana poprimitljenih za zajednički spas od pogibelji koja prijete istodobno brodu i robi.

⁷⁶⁾ Za avariju (avarie, Haverei, average, avaria) nalazimo u Petranovića izraz „pohara“, koji ne odgovara našem jeziku, niti je poznat našem pomorskom svijetu. Avarija dolazi od arapskog „havār“ te odgovara našoj riječi „kvar“, a možda imade i isti koren. U svim jezicima sačuvala se je starinska riječ „avarija“, pa smo je i mi usvojili, ne imajući razloga da neshodnim prevodom pravimo iznimku na štetu jasnoće pojma ove ustanove.

⁷⁷⁾ Avarija je uvijek nešto *nepredvidjena* u času kada se sklapa vazarški ugovor, što ne donosi sobom sama plovidba. Razlikuje se „materijalna avarija“, naime šteta koja je nastala brodu ili robi za vrijeme putovanja od „avarije troška“, a to je onaj *izvanredni* trošak učinjen za brod ili za robu za vrijeme putovanja. Zato materijalne štete koje se predviđaju ili su običajne, kao i redoviti troškovi za brod i robu ne smatraju se avarijom.

U ovom slučaju šteta i trošak nastaju uslijed hotimične odredbe kapetana, ili su posljedice tih odredaba.⁷⁸⁾

Čl. 156.

Prima načelima iznesenim i uz uvjete naznačene u čl. 155 zajedničke su avarije poglavito ove:⁷⁹⁾

- ⁷⁸⁾ Zajednička je avarija (avarie commune, gemeinschaftliche Haverei, general average, avaria comune) jedna od najvažnijih ustanova pomorskog prava usvojena od svih zakonodavaca još od davnine. Iz definicije zajedničke avarije razabire se da gubitak, šteta, ili izvanredni trošak moraju sadržavati slijedeće skrajnosti:
- a) Brod i roba, i baš oboje, a ne jedno samo, moraju biti izloženi prijetećoj pogibelji (dakle prouzrokovanoj od nevremena, od požara, od pogreške pri plovljenju itd). Nije potrebno da je već nastala pogibelj; dovoljno je da se može velikom vjerojatnišću predvidjeti da prijete; samo ako se radi o realnoj a ne o umišljenoj pogibelji.
 - b) Žrtva (sastojeća u gubitku robe, šteti broda ili robe, u izvanrednom trošku) mora da bude dobrovoljno dakle hotimično prinesena bilo uslijed naloga zapovjednika broda, bilo kao posljedica zapovjedničkova naloga (ovo zadnje po japanskom zakonu).
 - c) Ove hotimične žrtve moraju da budu prinesene za *zajednički spas* broda i robe, a nije dovoljno, da je to uradjeno za spas samog broda ili same robe.
 - d) Da se je uslijed učinjene žrtve (a ne uslijed kakvog nadošlog slučaja) postigao pa makar i djelomični spas broda i tereta na brodu. — Ako usprkos žrtvi sve propadne nema govora o zajedničkim avarijama.
- ⁷⁹⁾ Nakon točne definicije zajedničke avarije, o kojoj su se strogo navele sve skrajnosti (čl. 155) nabranje slučajeva iste izgleda na prvi mah suvišnim. Nu to nije tako. Svi zakonici izričito ih nabranjaju, a to s razloga što drže da bi bilo pogibeljno, kada bi se prepuštalo vještacima imenovanim za uređenje avarija (čl. 168), da sami po svojoj uvidjavnosti ustanove da li nešto spada u zajedničke ili u posebne avarije. U ovom se je pitanju pomorskog prava osobito pokazala velika potreba izjednačenja (kao što smo spomenuli u predgovoru), da svak bude unapred siguran da će se, ma gdje brod putovao, u slučaju nezgode na brodu ili na robi, postupati jednako upogled doprinosa za naknadu štete bez obzira na posebna zakonodavstva pojedinih država. To je korisno i nužno za predviđenje rizika i za premije pomorskog osiguravanja.

U davnini bio je poznat samo slučaj zajedničke avarije i doprinosa pri bacanju robe iz broda u more radi zajedničkog spasa (lex Rhodia de jactu). U svrhu da se rodje do međunarodnog uređenja ove važne ustanove, držale su se između raznih zanimanika u pomorskoj trgovini konferencije u Glasgowu (g. 1860), pa u Londo-

1. roba i stvari bačene u more, da se brod odtereti, i šteta nastala spašenoj robi i brodu uslijed toga bacanja;⁸⁰⁾
2. šteta nastala teretu i brodu uslijed gašenja požara na brodu;

nu (g. 1863), i onda najznamenitija u Yorku (g. 1864). U Glascowu bili su uvrstili 126 slučajeva, koje su u Yorku sveli na samih 11 stalnih. Nastavile su se konferencije u ovom predmetu u Haagu god. 1875, u Bremenu 1876. Godine 1877 sakupio se je kongres u Antwerpenu, u kojemu su se svi složili u 12 pravila, kojima su usavršili 11 pravila Yorka. Ta su pravila poznata pod imenom „pravila Yorka i Antwerpena“. Dan danas u svjetskoj pomorskoj trgovini velika parobrodarska i osiguravajuća društva običavaju u teretnice a dotično u police uvrstiti klauzolu: „zajedničke će se avarije uređivati po pravilima Yorka i Antwerpena“ (General average if any payable according to York and Antwerpe Rules). Na taj način ova pomorska ustanova poprimila međunarodni karakter. — Raspravljalo se je i dalje ob ovom važnom pitanju u kongresima Frankfurta na Mainu g. 1878, u Londonu 1879, u Berni 1880. U Hamburgu g. 1885 kongres je glasovao pravila Yorka i Antwerpena skoro u današnjoj formi. U Liverpoolu g. 1890 pokušalo se je osobito sa strane francuza, da se temeljito promijene pravila Yorka i Antwerpena, ali je predlog pao. Toliko u zboru u Liverpoolu, kol'ko u Genovi g. 1902 bijahu poprimiteljna pravila Yorka i Antwerpena, samo što su ih razdijelili u 18 točaka ili pravila. — Treba ovdje još spomenuti da u kongresu u Antwerpena g. 1903 bi glasovano posebno pravilo, „da žrtva ili trošak, koji po sebi sačinjavaju zajedničku avariju, ne gube takovo svojstvo, i ako je prijeteca pogibelj bila prouzrokovana od pogreške jedne od stranaka zanimanih u ovom putovanju.“ — Ovo pravilo nije bilo formalno pridodato gornjim 18 točkama, već stoji napose, pa ga se nazivlje „pravilo Antwerpena god. 1903“.

Sa strane Odbora Engleškog Lloyda na konferenciji u Antwerpenu g. 1877 bio je postavljen radikalni predlog (koji je pao), da se sve iz temelja promijeni i da se potpuno ukine ustanova zajedničke avarije i doprinosa, i da, uz dužnost svih zanimanika da osiguraju brod i robu, osiguracija nadomjesti sadašnji sustav doprinosa, i da svaki onaj, koji je što svoga žrtvovao radi zajedničkog spasa, primi od osiguratelja naknadu štete.

Po našem shvaćanju današnjega prometa, trebalo bi korenito preudediti ustanovu doprinosa, koja se je preživjela i nadomještala je u davnini naš sistem osiguracije proti nezgodama svake vrsti; nu opet ne bi bilo pametno nametnuti svakomu dužnost pomorskog osiguranja.

Još uvijek postoji ustanova doprinosa u zajedničkim avarijama, pa ju treba uzakoniti.

3. upotrebljavanje robe i stvari na brodu za loženje, ako fali ogrjeva;
4. šteta nastala brodu uslijed hotimičnog nasukanja, namjerom da se spasi brod i roba;
5. šteta i gubitak jedara prigodom nasukanja ili odsukanja broda;
6. šteta mašini radi nasukanja ili odsukanja broda;
7. trošak i šteta da se nasukani brod opet porine;
8. ako je brod uslijed prijetee pogibelji morao ući u kakovo zaklonište ili pristanište, ili se povratiti u luku polaska, trošak za ulaz u sklonište svakako, a trošak za izlaz samo onda, ako je brod ponovno otputovao sa cijelim ili djelomičnim teretom;
9. trošak za iskrcavanje i ponovno ukrcavanje robe u luci zakloništa (br. 8) ako je to iskrcavanje slijedilo za zajednički spas ili za popravak broda uslijed događaja prouzrokovanih od nevremena, i kada je taj popravak potrebit za nastavak putovanja;
10. plaća i hrana kapetana i momčadi u slučaju, da se brod zakloni (br. 8) dok ostane brod u zakloništu, i u slučaju da brod bude u stanju da nastavi putovanje;
11. šteta i naravni gubitak tereta uslijed iskrcavanja i ukrcavanja u slučaju br. 9;⁸¹⁾

Slučajevi zajedničkih avarija u našoj osnovi, kao i u ostalim zakonodavstvima nijesu navedeni taksativno i razumije se po sebi, da će se u našem pravosuđu samo slučajevi slični onim naznačenim u čl. 156 smatrati zajedničkim avarijama.

Držali smo se u čl. 156 pretežno pravila Yorka i Antwerpena, u koliko su ondje nabrojani slučajevi avarije, a ne sadržavaju pravila doprinosa ili postupka, što u našoj osnovi dolazi na drugo mjesto. Stilizacija slučajeva čl. 156 odgovara u glavnom onoj u ostalim zakonima.

⁸⁰⁾ Šteta prouzrokovana od požara na brodu je posebna a ne zajednička avarija, jer je to šteta, koja nije nastala hotimično ni za spas broda i robe; dočim pošto je gašenje požara naredjeno od kapetana za spas broda i robe, isto spada u zajedničke avarije.

⁸¹⁾ U slučajevima pod br. 9. 10. predmijeva se pretpostavka slučaja pod br. 8, da se je brod zaklonio da izbjegne prijetee pogibelji (nevremenu, neprijatelju, gusarima). U slučaju pod br. 11 predmijeva se pretpostavke toliko br. 8, koliko br. 9 (da je iskrcavanje i ukrcavanje robe slijedilo radi zajedničkog spasa ili radi popravka broda uslijed nevremena).

12. gubitak vozarine uslijed oštećivanja ili gubitka tereta;⁸²⁾
13. konopi, i jarbori prekinuti i osječeni;
14. sidra i lanci napušteni;
15. stvari date u ime nagodbe, ili za naslov otkupa broda i tereta;⁸³⁾
16. trošak njegovanja i hrane i pogrebni trošak za osobe ranjene ili usmrćene u obrani broda;
17. dobitak na pomorskom zajmu sklopljenom za pokriće onoga troška, koji spada u zajedničke avarije i premije osiguranja rečenih troškova;
18. trošak za uredjenje i obistinjenje zajedničkih avarija.⁸⁴⁾

Čl. 157.

I bez da se obistine svi uvjeti naznačeni u čl. 155 smatraju se zajedničkim avarijama još slijedeće:⁸⁵⁾

1. plaća i hrana kapetana i momčadi za vrijeme zauzete broda ili zapreke putovanja, ako je to slijedilo uslijed naredbe jedne državne vlasti ili uslijed buknuća rata, što onemogućuje prosljedjenje putovanja, ali to samo dok ostane ukrcana roba na brodu;
2. trošak za izvanrednu kontumaciju, nepredvidjenu u času sklapanja vozaškog ugovora, ako se ista odnosi i na brod i na teret, kao takodjer plaća i hrana kapetana i momčadi za vrijeme izvanredne kontumacije;
3. trošak i otkupnina onih pomorskih osoba, koje su u službi broda bile poslate na kraj, te su tamo bile uapšene ili uzete za taoce.

⁸²⁾ To je naravna posljedica u slučajevima gubitka ili oštećenja robe.

⁸³⁾ U slučaju zapljene od neprijatelja ili gusara, ono što se daje u ime nagodbe ili otkupa.

⁸⁴⁾ Troškovi pod br. 16. 17. moraju uvijek biti posljedicom kapetanove naredbe za zajednički spas. Trošak za uredjenje avarija pod br. 18 je određen u br. 18 pravila Yorka i Antwerpena kao posljedica zajedničkih avarija.

⁸⁵⁾ Ovdje su nabrojena tri slučaja zajedničke avarije, koji ne odgovaraju svim pretpostavkama definicije čl. 155 (vidi opasku br. 78), ali su bila poprilmjena u raznim zakonima. Slučaj br. 1) odgovara br. 11 pravila Yorka i Antwerpena; slučajevi br. 2. 3. bili su poprilmjeni od talijanskog i drugih zakona.

Čl. 158.

Ne smatra se zajedničkom avarijom šteta nanešena brodu i trošak za popravak broda, i ako se obistine uvjeti pod čl. 155, kada šteta i trošak proistječu od mane ili ostarjelosti broda, ili od krivnje ili nemara kapetana ili momčadi.

Hrana za potrebe putovanja bačena u more nije zajednička avarija.

Čl. 159.

U slučaju potrebe bacanja u more, u koliko je moguće, valja nastojati da se bace prije stvari, koje su manje potrebite, koje imaju veću težinu i manju vrijednost.

Čl. 160.

Štetu nastalu uslijed zajedničke avarije nose razmjerno brod i vozarina s jedne strane i roba s druge, prama pravilima, koja su naznačena u čl. 166 i slijedećim.⁸⁶⁾

Čl. 161.

Posebna avarija je šteta nastala ili brodu ili robi, kao i troškovi učinjeni na korist jednoga ili druge, bez da je to uradjeno za zajedničku korist ili za zajednički spas broda i roba.

Gubitak, šteta i trošak mogu nastati slučajno, uslijed veće sile ili uslijed kakova propusta ili krivnje, a nijesu hotimični i proistječući od kakove naredbe za zajednički spas od prijeteće pogibelji.⁸⁷⁾

⁸⁶⁾ Temelji se ustanova doprinosa u avarijama na načelu, da brod i roba sačinjavaju zajednicu interesa, neku vrst izmjenične osiguranice između broda i robe, tako da svaka šteta za zajedničke svrhe treba da bude surazmjerno porazdjeljena između broda i robe. — Nekoć je bilo sporno da li brodovlasnik osim sa svojim brodom odgovara i sa vozaškim, pa je bilo riješeno jasno (br. 17 pravila Yorka i Antwerpena).

⁸⁷⁾ Nepredvidjena (pa i redovita) šteta i izvanredni nepredvidjeni troškovi (čl. 154), koji ne spadaju u zajedničke avarije smatraju se posebnim avarijama (avarie particulières ou simple, besondere Havarie, particular average, avaria semplice), bez obzira s kojeg su razloga nastali. Za posebne avarije nema doprinosa (čl. 163).

Čl. 162.

Svi izvanredni troškovi i štete, koje ne spadaju u zajedničke avarije, posebne su avarije.

Prima načelima i uvjetima čl. 161 posebne su avarije primjerice slijedeće:⁸⁸⁾

1. Šteta nastala teretu radi vlastitih mana, ili uslijed nevremena, pljačkanja, plijenjenja, brodoloma i nasukanja, kao i trošak da ih se spasi i natrag dobije;
2. gubitak jarbola, konoplja, sidra, lanaca, jedara i koje mu drago oštećenje broda ili kojeg njegovog dijela, nastalo radi uzroka navedenih pod br. 1);
3. trošak pristajanja u kakovo zaklonište prouzrokovano od mane ili ostarjelosti broda, od pomanjkanja predvidljivih pot.epština na brodu, ili od drugog uzroka, za koji su odgovorni brodovlasnik ili kapetan;
4. plaća i hrana kapetana i momčadi za vrijeme kontumacije, koja se je mogla predvidjeti pri sklapanju vozaarskog ugovora, ili za vrijeme popravka broda prouzrokovana od razloga ad 3), ili radi zaustave broda u jednoj luci, koja je uslijedila ili radi samoga broda, ili radi samoga tereta;
5. trošak za uzdržavanje ukrcanih stvari, u koliko ne sačinjava zajedničku avariju.

Čl. 163.

Šteta nastala uslijed posebne avarije ide na teret onoga, kojemu pripadaju oštećene stvari, ili onoga, koji je štetu prouzrokovao.⁸⁹⁾

⁸⁸⁾ Jednom kada se znade da isključenjem slučajeva zajedničkih avarija, sve ostale štete, svi gubici i troškovi spadaju u posebne avarije, moralo bi biti suvišno da se nabrajaju dotični slučajevi.

Slijedili smo primjer ostalih zakona, koji nabrajaju samo netaktivno (primjerice) neke od važnijih posebnih avarija, a to je učinjeno u prvom redu, da se naglasi i razlikuje ono što spada u avariju a što ne.

⁸⁹⁾ Ovo je općepriznato pravilo građanskog zakona. Isto tako po načelima građanskog zakonika treba ispitati, da li je pojedina šteta ili trošak nastao uslijed slučaja veće sile, mane oštećenog predmeta, ili uslijed tuđe krivnje ili propusta. Ako se radi o krivnji ili propustu, ima da naknadi štetu onaj, koji ju je prouzrokovao; ako to nije slučaj podnaša štetu vlasnik oštećenog predmeta. Tako n. pr.

Čl. 164.

Ako je šteta ili gubitak robe nastao uslijed događaja prouzrokovanih od krivnje ili nemara vozaara ili kapetana, uslijed ostarjelosti broda, ili njegove nesposobnosti za putovanje, vlasnik oštećene robe, bez obzira na ustanove glede doprinosa u slučaju zajedničkih avarija, ima pravo na podpunu odštetu prema vozaaru i kapetanu na teret broda i vozarine.

Čl. 165.

Ako se ima baciti u more roba ili osjeći i napustiti konoplje, sidra i ostali dijelovi broda, kapetan tražit će mnenje glavnog osoblja posade (čl. 43). Ako se mnenja razilaze, odlučan je kapetanov glas.

Vrhu ove odluke, kao i vrhu ostalih izvanrednih odluka na brodu, kapetan je dužan da sastavi čim mu bude to moguće zapisnik, u kojemu će se navesti razlozi odluke i predmeti žrtvovani ili oštećeni, i učinjeni troškovi. Zapisnik će biti potpisan od kapetana i od glavnog osoblja posade, i valja da bude prepisan u nautički dnevnik broda. Kapetan je dužan, da čim stigne u prvu luku, ili najdalje kroz 24 sata da prijavi ako se je nešto izvanrednoga dogodilo na brodu, ako je bio oštećen ili izgubljen brod, roba ili koji dio istih. Ova prijava o pomorskoj nezgodi zvana dokaznica morske nezgode, imade se prikazati lučkom uredu, a u inozemstvu konsulatu, a ako ovog zadnjega nema mjesnoj lučkoj vlasti. Istor vlasti imade se kroz isti rok prikazati nautički dnevnik, u svrhu da bude uredovno potvrđen.

Nakon toga, a svakako u koliko je moguće u roku od 8 dana, kapetan uz prikaz gorinaznačene prijave, ovjervljene od vlasti, imade predati mjesnom sudu a u inozemstvu konsulatu potanko izvješće o događaju. Sudac ili konsul će ispitati posebno pod zakletvom kapetana i osoblje momčadi kao svjedoke o stvari, i istraživat će u svakom pravcu događaj, te će ustanoviti stvar do potrebe i srestvom vještaka.

u slučaju br. 3 čl. 163 štetu nanešenu robi radi produljenog putovanja mora da naknadi brodovlasnik; a u slučaju čl. 164 brodovlasnik odgovara i ako se radi o zajedničkoj avariji.

Spisi, koji se odnose na dokaz o pomorskoj nezgodi, sačuvati će se kod suda ili kod konsulata, i dozvoliti će se uvid ili prepis zanimanicima (čl. 44).⁹⁰⁾

Bacanjem robe u more nije izgubljena vlasnost nad robom.

ODSJEK 2.

Postupak uredjenja doprinosa u zajedničkim avarijama.⁹¹⁾

Čl. 166.

U slučaju zajedničke avarije (čl. 155—157) treba ustanoviti, rasporediti i razdijeliti gubitke, štete i troškove avarije, kao što treba opredijeliti tko i koliko treba da doprinese za naknadu štete.

Čl. 167.

Ovaj cjelokupni postupak uredjenja doprinosa obavlja se u mjestu opredijeljenja broda i robe ako stignu u dotičnu luku, ili u mjesto krcanja ako je prekinuto putovanje, ili u mjesto koje su zanimanici unapred opredijelili ili koje proističe iz vozaškog ugovora ili iz teretnice.

Postupak uredjenja doprinosa ravna se po zakonima mjesta, gdje se isti obavlja.⁹²⁾

Čl. 168.

Za postupak uredjenja doprinosa u zajedničkim avarijama treba da se stara kapetan, koji u ovom postupku zastupa sve zanimanike, srestvom vještaka koje će ime-

⁹⁰⁾ U ovom se članku ustavnoljuje dokaz o pomorskoj nezgodi (See-
verklarung, prova di fortuna). Jako je važan ovaj način dokaza, da
se spriječi u koliko je moguće prevarno postupanje za slučaj ka-
kove nezgode, kada bi se lašno mogla sa strane brodskog osob-
lja počinuti koja nekorektnost na štetu broda ili robe.

⁹¹⁾ U postupku uredjenja doprinosa sadržana su pravila, po kojima
svaki zanimanik u pomorskom putovanju doprinosi za zajedničke
avarije.

⁹²⁾ Uredjenje doprinosa je posljedica razriješenja do tada postojeće
zajednice između broda i robe; zakon zato određuje da se to o-
bavi u mjestu opredijeljenja, ako stranke nijesu već unapred druk-
čije ugovorile.

Važno je ustanovljenje mjesta za uredjenje doprinosa, jer se po
njemu ravnaju zakonska pravila, koja se imaju primijeniti.

novati mjesni sud, a u inozemstvu konsul, a ako nema konsula mjesni sud.

Izradba vještaka mora biti potvrđena od one vlasti, koja ih je imenovala, da zadobije valjanost prama svim zanimanicima.⁹³⁾

Čl. 169.

Zanimane stranke mogu pismenim pristatkom ime-
novati vještake-obranike, a tada se izradba vještaka smatra
kao obranička konačna osuda, koja ne treba potvrde.

Čl. 170.

Vještaci treba da utvrde činjenice, da ustanove
dvije gromade: aktivnu i pasivnu, i da zatim opredijele
razmjer doprinosa.

Utvrđenje činjenica:

Čl. 171.

U prvom dijelu svoje izradbe vještaci će ispitati
okolnosti, koje su dale povoda štetama i troškovima, isti-
nitost i vrst istih, te će izreći, da li se radi u opće o ava-
riji, a napose da li o zajedničkoj ili posebnoj avariji.⁹⁴⁾

⁹³⁾ Kapetan je onaj, koji mora da se brine za uredjenje doprinosa za-
jedničkih avarija; on zastupa aktivno i pasivno sve zanimanike, a
to sve dotle dok zanimanici ne preuzmu potrebito za šticeenje svo-
jih interesa. Kapetan je odgovoran za isplatu odštete (čl. 187). Za
uredjenje i ustanovljenje doprinosa treba imenovati vještake, a to su u
glavnim lukama osobe poznate po svojoj čestitosti i vještini u ovom
dosta zamršenom poslu, i kojima su poznate zakonske odredbe
raznih naroda, koje se po ugovoru stranaka mogu katkada pri-
mjenjivati. — Sud ili konsul imenuje vještake (koje francuzi zovu
dispacheurs); tko imenuje vještake pozvan je da potvrdi njihovu
izradbu, koja tekar ovom potvrdom dobiva pravnu moć. — Ako
sve zanimane stranke imenuju direktno vještake kao obranike,
izradba o doprinosa smatra se obraničkom osudom, koja bez daljne
potvrde imade zakonsku moć prama svim ugovarajućim stranka-
ma (čl. 169).

⁹⁴⁾ Prvi je dio izradbe važan, pošto sadržaje ne samo sve okolnosti,
u kojima se je nezgoda dogodila, već i utvrđenje onih činjenica,
koje vještaci smatraju dokazanim ili nedokazanim, i po kojim do-
kazima određuju vještaci koje štete i troškove smatraju zajedni-
čkim avarijama, a koje posebnim avarijama. Od ovih ustanovljenja,
kao važnih pretpostavaka zavisi daljni postupak.

Aktivna gromada:

Čl. 172.

U aktivnu gromadu uvrštaju se sve štete i troškovi kako slijedi:⁹⁵⁾

Čl. 173.

a) *Trošak za popravak broda i njegovih pripadnosti* ustanovit će se na način, da se odbije razlika između staroga oštećenog ili izgubljenog materijala i novoupotrebljenog za izmjenu ili za popravak. Ako je koja pripadnost broda (kao konopi, lanci, jedra itd.) propala, ustanovit će se vrijednost obzirom na doba kada je bila nabavljena i na naravni potrošak, koji je nastao porabom.

Ako se to ne može ustanoviti, odbit će se 1/3 od prvobitne vrijednosti za dijelove broda ili za njihove pripadnosti, 1/6 dio za lance, a ništa za sidro. Ne odbije se ništa do navršene prve godine gradnje broda.⁹⁶⁾

Čl. 174.

b) *Uvrstit će se u istu gromadu dio vozarine* otpadajući na onaj dio tereta, koji je bio bačen u more, ili žrtvo-

⁹⁵⁾ Aktivna je gromada vjerovnica, kojoj se ima naknaditi šteta pretrpljena radi zajedničkog spasa; a to može da bude brod, vozarina i roba, ili samo brod i vozarina, ili samo roba.

⁹⁶⁾ Kod procjene štete, broda i njegove pripadnosti vještaci imaju paziti na razne okolnosti.

Ne smije se uračunati u cjelini trošak popravka broda, jer se u popravku upotrebljava novi materijal, pa bi se brodovlasnik na nepravedan način sa potpunim doprinosom obogatio; treba dakle odbiti razliku vrijednosti između novoga i staroga materijala.

Po br. 13 Pravila Yorka i Antwerpena nabrojena je cijela kazuistika za gvozdena, drvene brodove i za brodove mješovitog sustava. Određuje se što se imade odbiti za razliku između novoga i staroga materijala prama dobi gradjenja broda i uprav koliko se odbija nakon jedne, pa nakon 3, 6, 10, 15 godina njegove gradnje; imade pak posebnih ustanova za jedra, mašine, sidra itd.

U osnovi smo pojednostavili cijelu tu kompliciranu kazuistiku po uzorima talijanskog i francuskog zakona, koji hoće da se procijeni faktična razlika između novoga i staroga materijala, a samo ako je to nemoguće, postupa se po našem čl. 173 br. 2.

van, ili oštećen za zajednički spas, u koliko vozar ne bi imao pravo da taj dio inače naplati od izgubljene i oštećene robe.⁹⁷⁾

Čl. 175.

c) *Baćena, izgubljena, ili oštećena roba.* Neće se uzeti u obzir propala roba glede koje nema teretnice ili druge prethodne pismene izjave kapetana, da je bila ukrcana.⁹⁸⁾

Čl. 176.

Propala roba ili oštećenje iste uračunat će se prama vrijednosti, koju bi imala u času i u mjestu iskrcavanja, odbivši naravni manjak, carinu i trošak iskrcavanja.

Kakvoća, kolikoća i vrst bačene ili propale robe ustanovljuje se srestvom teretnice ili fakture.

Dokaže li se da su u teretnicu bili uvršteni krivi podaci glede kakvoće, kolikoće i vrsti ili vrijednosti robe, u slučaju da je javljena manja vrijednost, uračunat će se po toj manjoj vrijednosti, a u slučaju da je javljena veća od faktične vrijednosti, uračunat će se po pravoj a ne po izjavljenoj vrijednosti.⁹⁹⁾

Čl. 177.

Ne će se uračunati propala ili oštećena roba, koja je bila ukrcana na palubi broda bez privole krcatelja, već pristoji ovomu zadnjemu pravo odštete prama kapetanu i vozaru.

⁹⁷⁾ I izgubljena vozarina naknadjuje se vozaru, ali samo u toliko u koliko je faktično izgubljena. Ako je vozar već unapred vozarinu utjerao, nije dužan da je vrati, pa se vozarina ne računa u aktivnoj gromadi.

⁹⁸⁾ Ako nema teretnice ili druge pismene izjave kapetana izdate prije nezgode, ne će se roba uzeti u obzir u aktivnoj masi.

⁹⁹⁾ U pomorskom se zakonu kažnjava zla vjera krcatelja, koji je dao krivih podataka kod ukrcavanja. — Ako je naznačio manju vrijednost ili goru kakvoću robe samo da umanjí vozarinu, u aktivnoj se gromadi uračunava izjavljena manja vrijednost izgubljene ili oštećene robe; ako je pak izjavio veću vrijednost, da se okoristi osiguracijom ili doprinosom u slučaju nezgode, ne uračunava se veća, već samo faktična vrijednost.

Polazeći sa istoga načela pravičnosti određuje se obratno u uračunanju u pasivnoj masi (čl. 182), tako da uvijek krcatelj, koji je dao pretjeranih podataka, bude kažnjen.

Za slučaj, da je roba bila krcana na palubi pismenom krcateljevom privolom, nastaje posebna vrst doprinosa između propale robe kao aktivne gromadi, i broda, vozarine i eventualne druge spašene robe krcane na palubi također uslijed pismene privole drugih krcatelja kao pasivne gromadi.¹⁰⁰⁾

Čl. 178.

Predmeti naznačeni u čl. 183 biti će nadoknadjeni.¹⁰¹⁾

Pasivna gromada:

Čl. 179.

U pasivnu se gromadu uvrštaju sve stvari, koje moraju da doprinosaju surazmjernoj naknadi štete i troškova, ustanovljenih u aktivnoj gromadi. Amo spadaju brod, vozarina i roba.¹⁰²⁾

¹⁰⁰⁾ Vidili smo, da kapetan ne smije krcati na palubu (osim u brodovima do 50 tona) bez krcateljeve privole (čl. 78). Nu usprkos toj privoli ne može se roba ukrcana na palubi, koja je izgubljena ili oštećena, uvrstiti u aktivnu gromadu i uračunati u redoviti doprinos, jer redoviti krcatelji nijesu dužni da trpe posljedice rizika protupravnog krcanja na palubi. Ako je roba bila krcana na palubi bez privole krcatelja, odgovorni su za cijelu štetu kapetan i vozar; ako je krcatelj dao svoju privolu, tada nastaje posebna vrst doprinosa, o kojoj se bavi čl. 177.

¹⁰¹⁾ Predmeti nabrojani u čl. 183 uvrštaju se samo u aktivnu gromadu, a ne u pasivnu, pošto ne doprinosaju u zajedničke avarije. Zapravo u br. 17 pravila Yorka i Antwerpena oproštena je od doprinosa samo roba i prtljaga putnika, nu po primjeru većine ostalih zakona nadodali smo u osnovu brodsko oruđe, prtljagu i robu kapetana i momčadi, kao i hranu za putovanje. — Plaća i hrana kapetana i momčadi stoje uvijek u cjelini na teret broda i ne doprinosaju za naknadu.

¹⁰²⁾ Pasivna gromada je dužnik koji ima da plati odštetu. U aktivnu gromadu mogu doći ili samo brod ili sama roba sa dotičnom vozarinom, ili oboje zajedno, jer može da bude oštećen i samo pojedini predmet; nu u aktivnu se gromadu kao dužnicu moraju uvrstiti i brod sa dobivenom vozarinom i roba, jer žrtva treba da bude učinjena za zajednički spas (čl. 155). Pravilo je da doprinosi ne samo ono što je spašeno, već i ono što je izgubljeno ili oštećeno, jer kada bi se isplatilo u cjelini bez odbitka ono što je uvršteno u aktivnu gromadu, tada bi se vlasnik oštećenoga ili izgubljenoga predmeta okoristio na štetu doprinosatelja.

Čl. 180.

a) *Brod* doprinosi cijelom onom vrijednosti, koju imade u mjestu gdje svršava putovanje. Tome treba još nadodati i trošak za popravak ili naknadu onoga što je od broda izgubljeno u zajedničkoj avariji prema članku 173.¹⁰³⁾ Ako nakon zajedničke avarije brod pretrpi posebnu avariju ova se zadnja ne uračunava.

Čl. 181.

b) *Vozarina*, koja se imade isplatiti kod predaje robe doprinosi u cjelini. Vozarina, koja je unapred bila isplaćena, ili koja se mora isplatiti za svaki slučaj, ne doprinosi u naknadi štete. Od vozarine odbije se prije trošak za dotično putovanje, tako da samo čista vozarina doprinosi u naknadi.¹⁰⁴⁾

Čl. 182.

c) *Toliko spašena, koliko propala ili oštećena roba* doprinosi u razmjeru cijele čiste vrijednosti u mjestu iskrcavanja, odbivši trošak skopčan sa prevozom, ukrcavanjem i iskrcavanjem.

Spašena roba, koja je ukrcana na palubi broda doprinosi također u naknadi.

Ako je u teretnici krivo naznačena kakvoća, kolikoća, vrst ili vrijednost robe, tada roba, koja je naznačena sa manjom vrijednosti, doprinosi će sa pravom a ne sa ma-

¹⁰³⁾ Brod doprinosi u onom stanju u kojemu je prispio u mjesto opredjeljenja, ali ako je i on bio oštećen ili ako je izgubio od svojih pripadnosti, treba k vrijednosti broda nadodati i vrijednost izgubljenih i oštećenih predmeta radi razloga navedenih u opasci br. 102.

Po starijim su ustanovama (n. pr. po francuskom zakonu) brod i vozarina doprinosili samo za polovicu svoje vrijednosti. Ovo nije bilo opravdano, jer uslijed učinjene žrtve spašen je brod i vozarina u cjelini a ne samo za polovicu, pa pravica zahtijeva da se u cjelini uračuna njihova vrijednost. Raniji zakoni (engleški, belgijski, njemački, talijanski) određuju, da cijela vrijednost broda i vozarine doprinosi u isplati, kako je usvojeno i u br. 17 Pravila Yorka i Antwerpena.

Ako se brod izgubi nema mjesta doprinosu (čl. 184).

¹⁰⁴⁾ Samo vozarina, koja nije bila unapred isplaćena, i to vozarina prosta od troškova toliko za spašenu koliko za izgubljenu robu, doprinosi za naknadu štete.

njom vrijednosti; dočim roba, koja je naznačena sa većom vrijednosti, doprinijet će sa tom većom vrijednosti.¹⁰⁵⁾

Čl. 183.

Brodsko orudje, prtljaga i roba putnika, kapetana i momčadi, hrana za potrebe putovanja, plaća i hrana kapetana i momčadi oprostene su od doprinosa.

Čl. 184.

Spašena roba ne doprinaša u isplati broda, koji se je izgubio ili nije više prikladan za putovanje.

Roba bačena u more ne doprinaša u onoj šteti, koja se je desila drugim spašenim predmetima nakon bacanja u more.

Utvrđenje i uredjenje doprinosa.

Čl. 185.

Uspoređenjem pasivne sa aktivnom masom dobiva se razmjer doprinosa, koji se označuje u postocima.

Aktivnoj masi treba prije nadodati trošak ovoga postupka (čl. 156 br. 19).

Kada se bude ustanovilo koji postotak mora da pasivna masa isplati aktivnoj masi, i koliko ukupno iznosi, vještaci će opredijeliti pojedinim dužnicima pasivne mase iznos što imaju da isplate, pa kada se bude utjerao cijeli dug, porazdijelit će ga se izmedju vjerovnika aktivne mase.

Onaj zanimanik, koji je istodobno vjerovnik i dužnik, isplatit će ili će primiti samo razliku izmedju svoje tražbine i svoga duga.¹⁰⁶⁾

¹⁰⁵⁾ Roba krcana na palubi doprinaša samo u toliko u koliko je spašena, a ne i ona izgubljena, jer po čl. 177 ono što je izgubljeno nema pravo na odštetu iz općenite pasivne gromade.

U pogledu zadnje točke čl. 182 vidi opasku br. 98.

Samo roba doprinaša, a ne i njezin vlasnik, tako da kada bi vlasnik napustio robu, morao bi se ograničiti doprinos na cijenu spašene robe, koja bi se za taj slučaj imala javno prodati.

¹⁰⁶⁾ Kad je jednom ustanovljena aktivna i pasivna gromada po predjašnjim pravilima, vještaci ustanovljuju, uspoređujući ove dvije gromade, razmjer doprinosa u postocima. Taj se postotak ustanovljuje dijeleći aktivnu masu (x) sa pasivnom (y). Tako na primjer ako aktivna gromada iznaša K 5000, a pasivna 25.000, postotak će iznašati $\frac{x}{y}$, biva dakle 0.20, ili 20%.

Čl. 186.

Kapetan je odgovoran za utjeranje dotičnih tražbina i vjerovnici imadu njegovim srestvom i prama njemu da utjeraju ono što im je doznačeno.

Kapetan, dok nije isplaćen doprinos, nije dužan da izruči robu primaocu, ako ovaj ne dade jamčevinu.

Čl. 187.

Ako kapetan preda robu primaocu i od njega primi isplatu vozarine, bez da je podigao prosvjed radi doprinosa u avariji, primalac robe je oprostjen od rečenoga doprinosa, pa i u slučaju ako je bila prije plaćena vozarina.

Ako je kapetan položio robu kod treće osobe, ili je predao uz prosvjed, primijenit će se propisi čl. 116. 117.

Čl. 188.

Ako se poslije doprinosa roba bačena u more spasi i povrati vlasniku, ovaj mora povratiti kapetanu i zanimanicima ono što je primio u ime doprinosa te robe, odbijajući štetu prouzrokovanu robi i trošak za spašavanje.

ODSJEK 3.

Šteta uslijed sraza ili sukoba brodova i pomoć brodovima n pogibelji.¹⁰⁷⁾

Čl. 189.

Kapetan je dužan da se drži zakonskih propisa, koji

Ako imade više dužnlka (a) u pasivnoj masi, formnla za svakoga dužnika (a) bit će ova: $\frac{a \cdot x}{y}$

Recimo da u gornjem primjeru imade 4 dužnika, jedan za K 1000, drugi za K 5000, treći za K 6000, četvrti za K 13.000, oni će doprinijeti:

$$\text{I. } 1.000 \times 5.000 : 25.000 = \text{K } 200\text{--}$$

$$\text{II. } 5.000 \times 5.000 : 25.000 = \text{„ } 1.000\text{--}$$

$$\text{III. } 6.000 \times 5.000 : 25.000 = \text{„ } 1.200\text{--}$$

$$\text{IV. } 13.000 \times 5.000 : 25.000 = \text{„ } 2.600\text{--}$$

$$\text{K } 5.000\text{--}$$

Svi će oštećenici, t. j. cijela će aktivna gromada primiti K 5.000.

Tko je istodobno vjerovnik i dužnik, kao što to često biva, taj plaća ili prima samo razliku izmedju onoga što potražuje i onoga što duguje.

¹⁰⁷⁾ Šteta, koja nastaje uslijed sukoba brodova i trošak radi pružene

određuju sigurnosne mjere da se ne dogode srazovi između brodova.

U slučaju međusobnog sukoba pomorskih brodova ili između brodova, koji putuju po moru, sa onima koji putuju po rijekama i jezerima, bez obzira da li se je slučaj desio dok su parobrodi plovili ili kada su usidreni, odgovornost za prouzrokovane posljedice ravna se prema slijedećim ustanovama.

Čl. 190.

Kada se je sukob dogodio uslijed slučaja, ili veće sile, ili kada je nesigurno, kojim je povodom bio prouzrokovani sukob, štetu će podnositi vlasnici oštećenih predmeta.

Čl. 191.

Ako je sukob nastao radi krivnje jednoga broda, ovaj mora da naknadi cijelu štetu, prouzrokovanu osobama i stvarima.

pomoći smatraju se posebnom avarijom, pa zato spadaju u ovo poglavlje.

Razne države imale su do ranijeg doba različitih ustanova, prema tomu, da li je sukob nastao slučajno, ili uslijed krivnje jednog samog broda, ili uslijed krivnje obaju.

Države u sredozemnom moru (Francuska, Italija) ravnale su se po jednim pravilima, a one oko sjevernog mora po drugima; prevladalo je kod prvih država utjecaj rimskoga, a kod potonjih utjecaj germanskog prava.

Pošto sukob može nastati između brodova raznih narodnosti ili iste narodnosti ali u tuđem moru, uvidjela se je potreba, da se izdadu jednake odredbe, kako smo spomenuli u predgovoru. Bio je sklopljen međunarodni ugovor u Bruxelles-u 23. septembra 1910 i bila su poprimljena jednaka pravila.

U svezi sa sukobom brodova bilo je govora i o drugom važnom pitanju, naime o pomoći, koju jedan brod ima da dađe drugome u slučaju ne samo sukoba, već i drugih nezgoda na moru, te bje sklopljen u Bruxelles-u drugi ugovor, koji nosi datum 29. septembra 1910.

I to spada u trgovačko ili privatno pomorsko pravo, jer onaj koji je pružio pomoć imade pravo na naknadu toliko od broda koliko od robe.

Austrija je zakonom 29. jula 1912 br. 151 d. z. l. poprimila ustanove pomenutih međunarodnih ugovora.

U ovom odsjeku, kako je naravno, usvojili smo ove međunarodne uredbe samo u koliko se tiču privatnog pomorskog prava.

Čl. 192.

Ako je krivnja zajednička, brodovi će naknaditi štetu u razmjeru stepena krivine sa strane pojedinog broda. Ako je jednak stepen krivine, ili ako nije moguće ustanoviti razmjer krivine, svi brodovi, koji su sukob prouzrokovali, platit će štetu na jednake dijelove.¹⁰⁸⁾

Ako je tom prigodom koja osoba bila ranjena ili usmrćena, brodovi odgovaraju solidarno, inače svaki za svoj dio.

Čl. 193.

Odgovornost predviđjena u čl. 191. 192. sa strane brodova postoji i za slučaj, da je sukob prouzrokovani krivnjom peljara.¹⁰⁹⁾

Čl. 194.

Nakon sukoba kapetani pojedinih brodova dužni su da pruže pomoć jedan drugomu kao i momčadi i putnicima, u koliko su u stanju da to urade bez pogibelji za svoj brod, za svoju momčad i za svoje putnike.

Kapetan je dužan, u koliko je moguće, da obznani drugi brod o imenu i luci pripadnosti svoje ladje, o mjestu iz kojeg dolazi i kamo ide.

Neopsluživanje ovih odredaba ne donosi sa sobom odgovornost brodovlasnika.¹¹⁰⁾

Čl. 195.

Gornje se ustanove protežu i na slučaj kada kapetan ili kormilar jednog broda, uslijed protupropisnog ravnjanja brodom, prouzrokuje kakovu štetu drugomu brodu ili osobama ili robi na drugom brodu.

¹⁰⁸⁾ Ova nam međunarodna ustanova ne izgleda opravdanom, jer ako se n. pr. sukobe dva broda, od kojih jedan imade 2000 tona sadržine, a drugi samo 100, nije pravedno da svaki naknadi štetu za polovicu, već u razmjeru njihovog objema, a dotično ekonomske njihove snage.

¹⁰⁹⁾ Po našem mnenju ovo ne bi bilo opravdano za slučaj, da peljar nije bio odabran od vozara ili od kapetana, već je bio nametnut od lučke vlasti, a još više ako se to dogodilo u inozemstvu.

¹¹⁰⁾ Iznimka pravilu čl. 24.

Čl. 196.

Imadu se nagraditi usluge za pomaganje ili spasavanje broda i robe, koji su u pogibelji, ako su takove usluge donijele koristi.

Nagrada ne smije da nadmašuje vrijednost spašene stvari.

Nema pravo na nagradu onaj, koji hoće da pomaže ili hoće da spašava proti izričitoj i temeljitoj zabrani zapovjednika broda, na korist kojega je pritekao u pomoć.¹¹¹⁾

Čl. 197.

Tegleći brod imade pravo na nagradu samo za one izvanredne usluge, koje nijesu predviđene u teglećem ugovoru.

Čl. 198.

Iznos nagrade, ako nije ugovoren, bit će određen od suda. Nagrada, koja je bila ugovorena u času i pod utiskom prijeteće pogibelji, uslijed predloga zanimane stranke, može biti od suca ukinuta ili snižena, ako je nepravедna ili pretjerana.

Sudac će prama svojoj uvidjavnosti odrediti nagradu, uzimajući u obzir osobite poteškoće i zasluge osoba, koje su sudjelovale u spasavanju, pogibelj koja je prijetila spašenom brodu, osobama i robi na brodu, kao takodjer po-lučeni uspjeh, vrijednost spašene robe, te pogibelj i odgovornost spasavača i vrijednost predmeta, koje je spasavač stavio na rizik za vrijeme spasavanja.

Čl. 199.

Spašene osobe nijesu dužne da što plate u ime naknade, nu spasavač može tražiti primjerenu nagradu za spašene osobe iz državnih srestava prama postojećim propisima.

Čl. 200.

Svaki je kapetan dužan, da u koliko može bez ozbiljne pogibelji za svoj brod i za povjerene mu osobe i stvari,

¹¹¹⁾ Nagrada po ovom zakonu uključuje pojam postignute koristi, a ne pristoji i za slučaj pomoći, koja nije imala uspjeha. Nema nagrade, ako je nešto bilo izvršeno proti izričitoj zabrani, koja je bila opravdana.

pruži pomoć svim osobama, pa i neprijatelju, koji se nalazi u pogibelji života.

Brodovlasnik nije odgovoran, ako kapetan zanemari ove svoje dužnosti.

POGLAVLJE X.**Pomorsko osiguravanje.****ODSJEK 1.****Ugovor osiguravanja.¹¹²⁾****Čl. 201.**

Pogodba pomorskog osiguravanja je ugovor, kojim se netko (osiguratelj) obvezuje uz stanovitu premiju (osiguraninu),

¹¹²⁾ Pomorsko je osiguranje postojalo u srednjem vijeku, dapače pouzdano znamo da od pomorskog osiguranja potječu sve ostale grane osiguranja modernog doba. U XIII. vijeku imade tragova pomorskih osiguranja u Pisi, pa ih nalazimo u Francuskoj u zbirci pomorskih pravila XV. stoljeća (Guidone de la mer). Ta je ustanova već usvojena u knjizi III., 6. poglavlju Ordonnance de Louis XIV. 1681 touchante la marine.

Ustalilo se je pomorsko osiguranje u današnjem obliku koncem XVIII i početkom XIX vijeka za vrijeme napoleonskih ratova proti Engleskoj, pa se je u Londonu osnovalo osiguravajuće društvo pod imenom Lloyd (poznatog kavanara, kod kojega su se u XVIII vijeku sakupljali zanimanci u pomorskoj trgovini).

Pomorsko je osiguranje jedno od najvažnijih ustanova za trgovačku mornaricu i za pomorski promet, jer se ne samo umanjuje već potpuno ukida rizik, koji je u plovidbi po moru tako velik, da bi se više puta bez osiguranja čovjek teško odlučio da trguje sa dalekim svijetom.

Osiguranje je dakle novi poriv razvitku ljudske djelatnosti u trgovini na moru.

Vidjeli smo, da je ustanova osiguranja mal da ne ukinula dobrovoljni pomorski zajam, a možemo slutiti, da bi se preinačila, a možda i iščezla ustanova doprinosa u zajedničkim avarijama, kada bi se nametnula dužnost vozaru i krcatelju da za svako putovanje osiguraju brod i robu.

Pomorsko se osiguranje ravna po općim načelima pogodbe osiguranja u koliko nije nužno da se posebno odredi u ovom zakonu radi osobitosti rizika u plovidbi i radi teškoće ustanovljenja štete na predmetima, koji su daleko od stranaka, i koji iščezavaju više puta na dno pučine bez traga i bez mogućnosti da se ustanove njihove osobine i vrijednost.

da će naknaditi drugomu (osiguraniku) u dobroj vjeri,¹¹³⁾ štetu, koja bi ga zadesila uslijed rizika pomorske plovidbe u granicama osigurane svote.

Čl. 202.

Mogu se osigurati svi predmeti i sva prava podvržena riziku pomorske plovidbe, osim plaće kapetana i momčadi. Obično se osiguravaju:

1. brod prazan ili krcat i njegove pripadnosti,
2. vozarina robe ili putnika,¹¹⁴⁾
3. roba ukrcana, pa i korist koja se iz te robe može polučiti,¹¹⁵⁾
4. novac dat ili primljen za pomorski zajam,
5. svote plaćene, ili koje se imaju platiti za zajedničke i posebne avarije.

Osiguravanje se može sklopiti za više tih predmeta i prava, zajedno ili za pojedine napose.

Čl. 203.

Ugovor osiguravanja ravna se prama dogovoru stranaka; a u pomanjkanju dogovora prama zakonskim propisima.

Čl. 204.

Za valjanost ugovora osiguravanja potrebna je pi-

¹¹³⁾ U ugovoru osiguranja zakon daje najveću važnost dobroj vjeri stranaka. Osiguranik ne smije pretjerati vrijednost ni premućati okolnosti koje mogu biti mjerodavne za rizik, koji osiguratelj na sebe prima

Zakon smatra temeljem pravog osiguranja istinsku i iskrenu izjavu osiguranika (franc. čl. 365, belg. 219, njem. 785, i također engleski).

Ako dakle osiguranik sklopi ugovor nakon što je doznao da je osigurani predmet već propao, ili nakon što je doznao za dolazak broda u mjesto opredjeljenja, ili ako se pretjeruje vrijednost robe, ništetan je ugovor na štetu ugovaratelja u zloj vjeri (čl. 212., 237).

¹¹⁴⁾ U starijim je zakonima (kao u Ordonnance 1681 i u franc. trg. zak. 335. 347) bilo zabranjeno osiguranje vozarine kao što i koristi, kojoj se je krcatelj nadao od ukrcane robe. U novijim zakonima (franc. zak. 12/8. 1885, belg. čl. 191, nizozemski 593, njemački, čl. 779, talij. 606) dozvoljena su i ova osiguranja.

Zabranjeno je svugdje osiguranje plaće kapetana i momčadi.

smena isprava (polica¹¹⁶⁾ osiguravanja).

U polici će se navesti:

1. ime i mjesto osiguratelja;
2. ime i mjesto osobe osiguranika;
3. predmet osiguravanja i njegova vrijednost;
4. premija osiguravanja (osiguranina);
5. ime, vrst, tonaža i pripadnost broda;
6. ime vozara i kapetana;
7. mjesto gdje se osigurana roba ima krcati, ili gdje je već bila ukrcana;
8. luka ili pristanište, iz kojega brod kreće;
9. luka ili pristanište, koje brod tiče i gdje imade da ukrca, ili da skrca robu;
10. mjesto i dan ugovora, a po mogućnosti, da li je sklopljen prije ili poslije podne.¹¹⁷⁾

Ako se u času sklapanja ugovora ne mogu pružiti svi gornji podaci, to se imade naknadno i dodatno naznačiti.

Čl. 205.

Ako se radi o osiguravanju robe, može onaj koji se prikaže za osiguranika zahtijevati da polica glasi: „za račun onoga, koga se tiče“.¹¹⁸⁾

Čl. 206.

Može da osigura svaki onaj, koji je izložen kakvom riziku u pomorskom putovanju, dočim je ništetan ugovor u koliko je sklopljen u špekulativne svrhe.¹¹⁹⁾

Čl. 207.

Ne smije se promijeniti brod, na koji se ima ukrcati

¹¹⁶⁾ Uzdržali smo riječ „polica“, jer je kod nas poznata i jer dolazi od latinskoga: po nekima od pollex, pečat (zapečatanje isprave kao što su obično bile police); a po drugima od polliceor (obećavati).

¹¹⁷⁾ Imade svoju važnost ustanovljenje dobe dana kada je sklopljeno osiguranje, jer od toga časa počima rizik, kao i za slučaj više osiguranja istoga predmeta (čl. 209).

¹¹⁸⁾ Francuski: „pour compte de qui il appartiendra“.

¹¹⁹⁾ Kao i u ostalim osiguravajućim pogodbama zakon ne dozvoljava da se osiguracija pretvori u neku vrst hazardne igre, a to bi bio slučaj, kada bi netko osigurao tuđi brod ili robu, u kojima on nema nikakova interesa.

ili je već ukrkana osigurana roba, bez privole osiguratelja, osim da tekom plovidbe nastane slučaj veće sile.

Ako u času osiguranja nije poznat brod, imade ga se naknadno javiti osiguravatelju kroz 48 sati nakon što osiguranik dozna za brod, ali ne kasnije od tri mjeseca nakon sklopljenog ugovora.

Čl. 208.

Promjena kapetana nema za posljedicu ništetnost ugovora osim protivnog utanačenja.

Čl. 209.

Imade li više osiguranja na istom predmetu, sklopljenih od raznih stranaka ili od raznih prestavnika iste stranke koji se nalaze u dobroj vjeri, svi su takovi ugovori valjani, te osiguraniku pristoji pravo da traži isplatu štete do vrijednosti osiguranog predmeta od kojeg mu drago osiguratelja ili od više njih, — te osiguratelj, koji je platio imade pravo da traži od ostalih isplatu razmjernog dijela.

Ako je više osiguravanja sklopljeno u zloj vjeri i prevarnom namjerom za isti predmet, susljedni su ugovori ništetni, u koliko prelaze vrijednost osigurane robe, a osiguranik plaća susljednim osigurateljima u ime naknade $\frac{1}{2}\%$ naznačene vrijednosti robe.¹²⁰⁾

Čl. 210.

Ako se promijeni put naznačen u ugovoru uslijed čina osiguranika, ovaj zadnji plaća premiju, a gubi pravo na odštetu. Ako je to slijedilo bez sudjelovanja osiguranika, ugovor ostaje u kreposti.

¹²⁰⁾ Može se dogoditi, da više osoba zanimanih u istoj stvari (suvlasnici, ili vlasnik i vjerovnik itd) ili više naloženika iste stranke, od kojih jedan ne zna za nalog primljen od drugoga (jer glavno je pitanje dobre vjere po čl. 201) osiguraju isti predmet: takovi su razni ugovori valjani, i svi osiguratelji odgovarajin solidarno u granicama osigurane svote. Ako je višekratno osiguranje kod raznih osiguratelja bilo sklopljeno prevarnom namjerom (u nakani da osiguranik u slučaju štete više puta primi odštetu) ništetne su sve osiguracije osim prve, a osiguranik plaća ostalim osigurateljima naknadu.

Ako osiguranik otpremi brod dalje od mjesta opredjeljenja, gubi pravo na naknadu za štete nastale u produženom putu;¹²¹⁾ ako je skraćen put, plaća se cijela utanačena premija.

Čl. 211.

Iskaže li osiguranik vrijednost veću od prave vrijednosti osiguranog predmeta, osiguranje smatra se sklopljeno do prave vrijednosti, a osiguranik gubi veću isplaćenu premiju. Ako vrijednost pretjerana u prevarnoj namjeri, osiguratelj može tražiti ukinuće ugovora, a pristoji mu u ime premije $\frac{1}{2}\%$ iskazane vrijednosti.

Čl. 212.

Osiguravanje proti pomorskom riziku može se sklopiti u svaki čas prije ili poslije polaska broda, prije ili poslije ukrkanja robe.

Ako osiguranik navede ili premuči njemu poznate okolnosti koje povećavaju rizik, ugovor je ništetan, a osiguranik plaća u ime premije $\frac{1}{2}\%$ iskazane vrijednosti robe.

Kada je ugovor sklopljen poslije pomorske nezgode, ili nakon što je brod stigao u opredjelište, ugovor je ništetan, ako osiguranik ne dokaže da nije za to znao i da je postupao u dobroj vjeri, osim slučaja da je osiguratelj za takove okolnosti znao.¹²²⁾

Čl. 213.

Ustupi li se polica osiguranja trećoj osobi, dobra vjera ustupovnika računa se od časa ustupa.

ODSJEK 2.

Dužnosti osiguranika i osiguratelja.¹²³⁾

Čl. 214.

Osiguranik dužan je da plati osiguraninu. Osigura-

¹²¹⁾ Vidi iznimku u čl. 231. kada se radi o osiguranju za stanovito vrijeme, a put nije produljen uslijed čina osiguranika.

¹²²⁾ Zakon predmijeva zlu vjeru u osiguranika, koji je dužan da protivno dokaže.

¹²³⁾ Tri su dužnosti osiguranika: da plati premiju, da poduzme sve moguće za umanjeње štete i da javi osiguratelju čim doznade za nezgodu ili štetu. Osiguratelj je samo dužan da naknadi štetu.

ranina je ustanovljena u ugovoru i ne mijenja se uslijed događaja, koji mogu da kasnije nastanu.

Čl. 215.

Osiguranik mora da poduzme sve potrebite mjere, da predusretne ili umanja štete, a u slučaju nezgode da spasi sve što može.

Trošak skopčan sa spašavanjem ide na teret osiguratelja ali samo do osiguranog iznosa.

Čl. 216.

Osiguranik, čim doznade za nezgodu ili štetu, koja je zadesila osigurane predmete, mora da to javi osiguratelju. Tko je osigurao ukrcanu robu, mora da prijavi osiguratelju čim doznade, da se je koja nezgoda desila i samome brodu, na kojemu je ukrcana roba.

Prijava će slijediti najdalje kroz 3 dana pod prijetnjom odgovornosti prama osiguratelju.

Čl. 217.

Osiguranik nakon što dobije koje pismo ili ispravu odnoseću se na nezgodu, mora kroz 8 dana da to priopći osiguratelju, jer inače odgovara za štetu prouzrokovanu osiguratelju.

Čl. 218.

Osiguratelj je dužan da odšteti osiguranika za sve slučajevne predviđene u polici, a ako nijesu predviđeni, prama odredbana zakona.

Čl. 219.

Odšteta u pomorskom osiguravanju proteže se na sve gubitke i štete nastale u pomorskom plovljenju ili prouzrokovane od plovidbe, kao što je na pr. brodolom, nevrjeme, nasukanje, sukob, prisilna promjena puta, bacanja u more, požar, eksplozija, plačkanje itd.

Čl. 220.

Osiguratelj odgovara za štete prouzrokovane robi od kapetana i momčadi.

Osiguratelj odgovara za štete prouzrokovane brodu nemarom ili prepustom kapetana i momčadi, a ne odgovara za njihove doložne i prevarne čine za slučaj da je kapetan bio imenovan od osiguranika.¹²⁴⁾

Čl. 221.

Osiguratelj odgovara za štete prouzrokovane od trećih osoba.

Čl. 222.

Osiguratelj ne jamči za štete prouzrokovane ratom, osim ako je to bilo izričito uključeno u ugovoru. Odgovara za gubitke i štete u opsegu čl. 219, 220 za vrijeme rata.

Čl. 223.

Ne jamči osiguratelj za štete nastale uslijed mane osiguranog predmeta ili omota istoga, uslijed naravnog kvarjenja i gubitka stvari, ni uslijed čina ili krivnje, pa bilo i lagane osiguranika.

Čl. 224.

Ako se prije polaska broda obustavi putovanje, razriješava se ugovor osiguravanja, a osiguranik plaća osiguratelju $\frac{1}{2}\%$ osigurane svote.

Čl. 225.

Ako je ugovoreno osiguranje robe za polazak i povratak, te ako se brod vrati bez robe, koja je bila osigurana, osiguranik plaća dvije trećine ugovorone premije.

ODSJEK 3.

Trajanje rizika.

Čl. 226.

Glede trajanja rizika treba razlikovati, da li je osi-

¹²⁴⁾ Ako se radi o gubitku ili šteti na robi, osiguratelj odgovara u opće za svaku „baratterie du patron“, dočim ako se radi o šteti broda, on ne odgovara za prevarne baraterije, ali uvijek u predpostavci, da je osiguranik (brodovlasnik, vozar) imenovao kapetana. Ovo je zadnje potpuno opravdano, jer vozar ili brodar koji je imenovao kapetana, odgovara za njegove čine i ne može se osloboditi te odgovornosti prama trećim licima (vidi opasku br. 53).

guranje bilo ugovoreno za stanovito putovanje ili za stanovito vrijeme.¹²⁵⁾

a) za stanovito putovanje:

Čl. 227.

U osiguravanju broda rizik počima u času kada se počima krcanje robe, ili savure, a ako nema ni robe ni savure, u času kada brod otputuje. Svršava rizik kada svršava iskrčavanje robe redovito započeto i nastavljeno, a najdalje tri sedmice nakon dolaska broda; a ako je brod prazan, rizik svršava njegovim dolaskom u luku opredijeljenja, kada se je usidrio, ili pristao.

Čl. 228.

U osiguravanju robe rizik počima u času kada roba ostavlja kraj da bude ukrcana u brod, a svršava kada je roba iskrčana na kraj.¹²⁶⁾

Čl. 229.

Što se tiče vozarine, ako je gubitak iste prouzrokovao od slučaja koji se je desio brodu, rizik traje dok traje rizik broda (čl. 227), a ako je prouzrokovan od slučaja koji se je desio robi, rizik se ravna prema riziku robe (čl. 22§).¹²⁷⁾

b) za stanovito vrijeme:

Čl. 230.

Počima rizik za brod, vozarinu i za robu u ponoća nakon kojega počima onaj dan koji je ustanovljen u ugovoru kao

¹²⁵⁾ Važno je ustanoviti čas kada počima i kada svršava rizik za osiguratelja. U opće osiguratelj ne odgovara za rizik, kojemu je predmet bio izložen prije sklapanja osiguravajućeg ugovora, osim slučaja ako stranke nijesu drugčije odredile.

¹²⁶⁾ Rizik glede robe za stanovito putovanje obuhvaća čitavo vrijeme od kada se roba ukrcava i ostavi kopno, dok se iskrca i povraća na kraj, tako da osiguratelj odgovara i za onu štetu, koja je zadesila osiguranu robu pri ukrcavanju i iskrčavanju.

¹²⁷⁾ Trajanje rizika glede vozarine ravna se prema uzroku radi kojega bi vozar mogao vozarinu izgubiti, da li je uzrok šteta na brodu ili na robi.

dan početka rizika, a svršava u ponoća onoga dana, koji je naznačen u ugovoru kao zadnji dan.¹²⁸⁾

Čl. 231.

Ako za vrijeme ustanovljeno u ugovoru brod nije stigao u luku opredijeljenja, osiguravanje se po zakonu produljuje dok brod stigne u najbližu luku, a osiguranik je dužan, da plati razmjernu premiju za produljeno vrijeme.

Ako se brod izgubi, predmijeva se, da je gubitak slijedio kroz vrijeme određeno u ugovoru.¹²⁹⁾

ODSJEK 4.

Zahtjev odštete.¹³⁰⁾

Čl. 232.

Osiguranik, koji traži od osiguratelja naknadu, treba da dokaže naslov svojega zahtjeva, slučaj koji je zadesio osigurani predmet, odštetu koju traži i mjeru iste.

Čl. 233.

Osiguranik dokazat će naslov svojega zahtjeva: ako se radi o brodu, ispravom vlasnosti; ako se radi o robi ili vozarini teretnicom i eventualno fakturam.

Teretnicom i posvjedočenjem lučkog ureda dokazat će se da je roba bila ukrcana.

¹²⁸⁾ Tako n. pr. ako je ugovoreno osiguranje od 1 aprila do 31 maja, rizik počima od ponoća između 31 marta i 1 aprila a svršava u ponoća između 31 maja i 1 juna.

¹²⁹⁾ Dakako slobodno je osiguratelju da dokaže protivno ovoj zakonskoj predmijevi.

¹³⁰⁾ Osiguraniku pristoji pravo ili da traži naknadu za ono samo što je izgubljeno, što je pokvareno ili oštećeno, ili da napusti osiguratelju oštećenu stvar i da traži cijelu vrijednost osiguranog predmeta. U 4. odsjeku govor je o naknadi, a u 5. odsjeku o napuštanju.

U slučaju spora osiguranik može da u prvom redu u tražbi izjavi da napušta osigurani predmet i traži cijelu odštetu, a podredno da i kada ne bi postojale skrajnosti za napuštanje, traži naknadu za ono što je bilo oštećeno (čl. 248). Osiguranik kada traži isplatu od osiguratelja, treba da dokaže tri stvari: da mu pristoji pravo raspoloženja sa osiguranim stvarima, da se je dogodila nezgoda predviđena u osiguravajućem ugovoru, i koliko šteta iznaša.

Čl. 234.

Slučaj, koji je zadesio osigurani predmet, bit će dokazan pomorskim izvješćem kapetana i knjigama broda; a ako je predmet saspa propao, dokazat će se posvjedočenjem, da je brod otputovao i da nije prispio u luku opredijeljenja.¹³¹⁾

Čl. 235.

Predmijeva se, da je brod koji nije stigao u luku opredijeljenja, propao, ako je nakon zadnjih vijesti prošlo 4 mjeseca u putovanjima po Jadranskom moru, 8 mjeseca s ove strane Suečkog Kanala, s ove strane rta Dobre Nade i rta Horna i 12 mjeseca u ostalim morima.¹³²⁾

Snizuju se ovi rokovi za jednu četvrtinu, ako se radi o parobrodima.

Čl. 236.

Glede vrijednosti osiguranog predmeta predmijeva se, da je tačan iskaz osiguranika naznačen u polici. Osiguratelju je slobodno da dokaže netačnost osiguranikove izjavesadržane u polici, osim slučaja da je osiguratelj dogovorno sa osiguranikom dao unapred ustanoviti vrijednost srestvom vještaka.

Osiguratelj može osporiti i iznos osiguranog dobitka, kojemu se je nadao osiguranik.

Obični dokaz o vrijednosti osiguranog predmeta obavlja se po vještacima.

¹³¹⁾ Dokazna sredstva čl. 233. 234. nijesu taksativno navedena.

¹³²⁾ Rokovi, u kojima se predmijeva da je brod izgubljen (a dotično rok kada se mogu napustiti osigurane stvari) različiti su u starijim i u novijim zakonima, kao što su različiti u raznim državama. Tako po francuskom zakonu g. 1807. (čl. 373) iznašali su ti rokovi: 6 mjeseca za brodove, koji su putovali u europskim vodama i po sredoziemnom moru; 1 godinu u naseobinama u zapadnim Indijama i u otocima Azorskim, Kanarskim i Madeiri, u zapadnoj Africi i u istočnoj Americi; 2 godine po ostalim morima. Po talijanskom zakonu 1882 (čl. 636) rokovi iznašaju 3. 6. 12. mjeseca, po belgijskom, po novijem francuskom, nizozemskom i engleskom zakonu rokovi iznašaju 6. 12. 18. mjeseca; po trščanskoj polici 4. ili 6. mjeseca za malu plovidbu, 8. mjeseca s ove strane rta Horn i Dobre Nade a 12. mjeseca za sva ostala putovanja. Usvojili smo ove zadnje rokove osobitim obzirom, da se sada lakše mogu dobiti vijesti i iz daleka.

Čl. 237.

Ako se dokaže da je osiguranik pretjerao vrijednost osiguranog predmeta u dobroj vjeri, osiguranje ostaje u kreposti prama pravoj vrijednosti; nu ako je to uradio u prevarnoj namjeri, osiguratelj je oslobođen da odgovara za naknadu.¹³³⁾

Čl. 238.

Vrijednost osiguranog predmeta ravnat će se prama času ukrcanja ili polaska broda, nadodavši trošak skopčan sa plovidbom, i zakonske kamate.¹³⁴⁾

Čl. 239.

Kada u govoru nije naznačena vrijednost ista će se ustanoviti od suda, ako se stranke ne bi drukčije složile.

Čl. 240.

U nijednom slučaju osiguratelj ne odgovara za veći iznos od onoga naznačenog u ugovoru, ili u polici.

Čl. 241.

Nakon obračunanja štete, osiguratelj mora da isplati naknadu kroz 3 mjeseca računajući od časa prijave, ako se radi o običnoj naknadi, a ako se radi o napuštaju računajući od časa učinjenog napusta.

Čl. 242.

Ako tko osporava obračunanje, ili ako se ne zna komu se imade isplatiti naknada, svaki zanimanik može tražiti, da se dotični iznos odštete položi kod treće osobe ili u sudu.

ODSJEK 5.

Napuštaj.¹³⁵⁾

Čl. 243.

Osiguranik imade pravo u granicama zakona, da napusti osigurani predmet osiguratelju.

¹³³⁾ Vidi opasku br. 113.

¹³⁴⁾ Razlikuje se od vrijednosti ustanovljene u zajedničkim avarijama (v. čl. 176).

¹³⁵⁾ Napuštaj osiguranog predmeta (abbandono, délaissement, abandon,

Napuštajem osiguratelj stječe izravno i neopozivno vlasnost na napušteni predmet, a osiguranik na naknadu štete.

Čl. 244.

Može se napustiti osigurani predmet samo:

1. u slučaju brodoloma,
2. pljačke,
3. zapta sa strane države,
4. vladina zapta nakon započelog putovanja,
5. nasukanja i preloma broda,¹³⁶⁾
6. u slučaju da brod postane nesposoban za daljnu plovidbu, te kada bi popravak broda, da uzmogne dalje ploviti, iznašao barem tri četvrtine osigurane vrijednosti,
7. u slučaju gubitka robe ili njezinog kvara, koji iznaša barem 3/4 osigurane vrijednosti,
8. u slučaju da nijesu stigle vijesti o brodu za vrijeme određeno u čl. 235.

Izim ovih slučajeva ne smije osiguranik napustiti brod ili robu osiguratelju, već ima samo pravo na naknadu za pretrpljenu štetu.

abandonment) je pravo osiguranika njemu priznato od pomorskog zakona, da dobije cijelu vrijednost osiguranog predmeta, prepuštajući osiguratelju vlasnost istoga predmeta i sva prava s njima skopčana. Osiguraniku pristoje dakle proti osiguratelju dvije akcije: avarije i napuštaja (v. opasku br. 130).

Ako se posluži prvom, osiguranik prima samo naknadu onoga što je oštećeno, a ako se posluži drugom, on traži isplatu cijele vrijednosti osiguranog predmeta, prepuštajući osiguratelju sva svoja prava na osigurani, oštećeni ili izgubljeni predmet.

Pomorski zakon strogo normira napuštaj, koji je pripustljiv samo za neke slučajeve većih nezgoda.

Usvojili smo ustanove francuskog, belgijskog i nizozemskog zakona. Opažamo, da njemački zakon ne dopušta napuštaj za slučaje nasukanja broda i gubitka 2/3 vrijednosti osiguranog predmeta, a da talijanski ne predviđa nasukanje ni slučaj ako ne stignu vijesti o brodu u roku naznačenom u članku 235 ove osnove.

Napuštaj broda i robe osiguratelju djeluje kao prenos vlasnosti napuštenih predmeta (čl. 5. br. 3), dočim se napuštanjem broda vjerovnicima (čl. 25. 36.) ne prenaša vlasnost (vidi opasku br. 19).

Napuštaj broda osiguratelju imade se upisati u registar lučkog ureda i u svjedodžbu broda (čl. 248).

¹³⁶⁾ Treba da se uslijed nasukanja brod prelomi, a ne da se samo ošteti.

Čl. 245.

Za slučaj čl. 244. br. 3. i 4. treba da zapt potraje 3 mjeseca u Jadranskom moru, a 6 mjeseca u ostalim morima. Ako se radi o stvarima, koje se mogu pokvariti, rok je za polovicu kraći.

Čl. 246.

Osiguranik mora da dade izjavu o napuščaju osiguranog predmeta kroz tri mjeseca od kada je doznao za nezgodu, a u slučajevima čl. 235 i 245 od časa kada istječu ondje naznačeni rokovi, inače gubi pravo na napuštaj.

Napuštaj ne smije da bude ni uvjetovan, ni djelomičan, već se proteže na cijelu osiguranu stvar i za uvijek.¹³⁷⁾

Čl. 247.

U izjavi o napuščaju treba naznačiti sva sklopljena osiguravanja na napuštenim predmetima i sklopljene pomorske zajmove. Kada bi takove izjave bile prevarne, gubi osiguranik pravo na odštetu.

Čl. 248.

Ako osiguratelj ne prihvati napuštaj, osiguranik može ga tužiti sudu, zahtijevajući u prvom redu priznanje pravovaljanog napuštaja i cijelu odštetu, a podredno samo djelomičnu odštetu za propale ili oštećene stvari.

Napuštajem prihvaćenim od osiguratelja ili sudbeno priznatim, osiguratelj stječe definitivno i neopozivno vlasnost napuštenog predmeta, a osiguranik pravo na naknadu cijele štete.

Ako je napušten brod, treba napuštaj dati upisati u registar lučkog ureda i u pomorsku svjedodžbu broda.

Čl. 249.

Napuštajem broda ne napušta se vozarina, osim ako je ona bila osigurana.

U nijednom slučaju napuštaj ne smije da ošteti privilegovane i založne vjerovnike.

Plaće kapetana i momčadi ostaju na teret vozara.

¹³⁷⁾ I ako se kasnije spasi osigurani predmet, ili ako se u slučajevima čl. 244 br. 8. (235) i 245 brod ili roba opet izbave i povrate, napuštaj je svejedno pravovaljan, i ne može ga se opozvati (čl. 248 br. 2).

Čl. 250.

Kada je u ugovoru osiguranja sadržan uvjet „prosto od avarije“ razumijeva se, da se osiguranje ograničuje samo na one slučajeve, koji daju pravo osiguraniku, da napusti osigurani predmet (čl. 244), a ne za ostale pomorske štete uslijed zajedničke ili posebne avarije. U ovim slučajevima slobodno je osiguraniku ili da napusti osigurani predmet, ili da traži samo odštetu.

POGLAVLJE XI.

Hipotekarne i privilegovane (zakonite) tražbine na brod.¹⁵⁸⁾

ODSJEK 1.

Hipoteka.¹⁵⁹⁾

Čl. 251.

Može se sklopiti dobrovoljni zajam sa stvarnim osiguranjem (hipotekom) na brod, koji vije državnu zastavu.

Hipoteka za osiguranje uzajmljene svote ili tekućeg računa može se sklopiti i na brod, koji se gradi ili pregrađuje.

¹⁵⁸⁾ U pomorskom pravu imade više vrsti vjerovnika: sa zalogom na brod i bez zaloga.

Dobivaju vjerovnici stvarno pravo zaloga na brod ako se radi o privilegovanim tražbinama (zakonito pravo zaloga), o hipotekama, o pomorskom zajmu, i o prisilnom zalogu.

Za privilegovane tražbine (koje uživaju prednost prama ostalim tražbinama) nije potrebit upis u registar lučkog ureda, dočim je za hipoteke, pomorske zajmove i prisilne zaloge potrebit upis u registar, a red se prvenstva ravna prama danu upisa.

O pomorskom zajmu bilo je govora u VIII poglavlju.

Prisilni zalog uslijed sudbenog zaključka ravna se prama općim propisima ovršnog postupka, a proste tražbine bez zaloga, prama odredbama građanskog zakona.

U XI. poglavlju osnove uređuju se hipotekarne i privilegovane tražbine. Osnova daje osobitu važnost hipoteci, to jest zalogu na brod dozvoljenom od brodovlasnika vjerovniku, koji najuspješnije štiti pomorsku veresiju. Pošto se stvarna prava na brod stječu načinom, koji vrijedi za nekretnine, hipoteka se ima upisati u registar lučkog ureda i u svjedodžbu broda. Osnova predviđa,

Čl. 252.

Može da sklopi zajam sa hipotekom vlasnik cijelog broda, ili suvlasnik za svoj dio.

Hipoteka obuhvaća brod i sve njegove pripadnosti, ali nipošto vozarinu, pa ni u slučaju sporazuma stranaka.

Čl. 253.

Hipoteka je valjana samo od časa upisa u registru lučkog ureda, gdje je upisan brod, koji se upis mora posvjedočiti na pomorskoj svjedodžbi broda.

Ako je brod na putovanju, treba da nadležni lučki ured zamoli lučki ured ili konsulat gdje se nalazi brod

da se brod može upisati u registar dok je još brod u gradnji, ili u pregradnji (čl. 8), pa se zato hipoteka može postići i prije nego je brod zgotovljen, dapače i prije porinuća u more, da se olakoti naručitelju broda, da dodje do jeftinije veresije.

U svrhu da bude još bolje zaštićen hipotekarni vjerovnik, osnova priznaje samo ograničenom broju pomorskih tražbina zakonito (privilegovano) pravo zaloga, isključujući i slučaj dobrovoljnog pomorskog zajma, dočim priznaje to pravo nužnom pomorskom zajmu sklopljenom od kapetana (čl. 261 br. 4). U novije se je vrijeme uredila ustanova hipoteke kod mnogih država, koje su dosljedno u međunarodnoj konferenciji god 1907 u Veneciji znatno smanjile broj privilegovanih tražbina. Tako je Belgija zakonom 1. februara 1908, Grčka zakonom 1. jula 1910 priznale privilegije samo za slučajeve od nas nabrojene u čl. 261 br. 1. 2.

U konferencijama god. 1908, 1910 u Bruxelles-u bijahu k tomu nadodati slučajevi čl. 261 br. 3. 4. 5. U smislu ove zadnje konferencije bila je izradjena talijanska zakonska osnova 1. decembra 1910 o hipoteci.

Naša osnova strogim uređenjem registra lučkog ureda i hipoteke pruža najbolje jamstvo za vjerovnike, a to će biti jačim porivom da kapital bude što više primamljen u naše trgovačko pomorstvo i istisne iz običaja staru i preživjelu ustanovu pomorskog zajma; kao što će pomorska osiguracija svojim daljnim razvojem sve to više ograničiti ustanovu doprinosa u zajedničkim avarijama.

¹⁵⁹⁾ Nazvali smo „hipotekom“ zalog na brod dobrovoljno sklopljen, da ga razlikujemo od prisilnog zaloga na temelju sudbene odluke.

Riječ „hipoteka“, rabljena od rimljana za zalog na nekretnine, odgovara putpuno, jer se ovo stvarno pravo na brod postizava samo upisom u registar. — Bogišić u „Opštem imovinskom zakonu za Crnogoru“ rabi za hipoteku riječ „zastava“, koja nije udomljena u našoj državi ni medju pravničkim svijetom, ni u praksi.

za posvjedočenje upisa hipoteke u pomorskoj svjedodžbi broda.

Čl. 254.

Onaj koji traži upis, ima da prikaže lučkom uredu ispravu, kojom brodovlasnik daje brod u hipoteku, a to u matici ili u ovjеровljenom prepisu. Na toj ispravi potpis dužnika mora biti ovjеровljen od suda ili od bilježnika, a u inozemstvu od konsula.

Čl. 255.

Ista isprava mora sadržavati:

1. ime vjеровnika i dužnika i njihovo obično prebivalište,
2. oznaku izabranog prebivališta vjеровnika u okružju onog suda, u području kojega se nalazi lučki ured, kod kojeg se upisuje hipoteka,
3. datum i narav pravnog posla, te vlast koja je sastavila ili ovjеровila ispravu,
4. glavnici i kamate, koje se osiguravaju hipotekom,
5. rok isplate,
6. ime i ostale oznake broda,
7. ako je brod ili hipotekarna tražbina osigurana, sadržaj police osiguravajućeg društva.

Upis u registru sadržavati će oznake pod 1—7.

Predlog za upis prikazat će se u dva primjerka, od kojih će se jedan povratiti stranci sa posvjedočenjem o obavljenom upisu.

Čl. 256.

Ako u isti dan stigne na lučki ured više predloga za upis hipoteke na isti brod, zabilježiti će se kod svakog upisa, da je izvršen istodobno sa ostalima.

Čl. 257.

Upis sačuva svoju krepost za deset godina od dana upisa, a prije nego isteče taj rok mora se upis obnoviti, ako se hoće zadržati red prvenstva prvobitnog upisa.¹⁴⁰⁾

¹⁴⁰⁾ U Francuskoj, iz koje potječe hipoteka, određena je obnova hipotekarnog upisa svakih 10 godina, Italija je poprimila u osnovu 1910 odredbu obnove hipoteke, pa smo zato smatrali shodnim, da ju i mi uzakonimo e da se zanimani vjеровnici poskrbe za sačuvanje

Samo za hipoteke na korist države nije potrebno da se obnovi upis.

Čl. 258.

Hipoteka zadržaje svoju pravovaljanost kod dobrovoljne promjene vlasnosti broda.

U slučaju propadnuća broda, zakonitog napuštaja i prisilne dražbe broda, treba obznaniti hipotekarnog vjеровnika.

Propadnućem broda, njegovim zakonitim napuštajem, ili prodajom na prisilnoj dražbi utrnjuje se hipoteka, a hipotekarnom vjеровniku pristoji pravo na povratak dugujuće mu svote po pravilima, koja su označena u ovom zakonu i u ovršnom redu.

Čl. 259.

Prenos hipoteke na drugu osobu treba prijaviti za upis lučkom uredu, kao što i prestanak iste. Dotična isprava mora da bude sastavljena po propisima čl. 254.

Čl. 260.

Hipotekarne tražbine imaju prednost prama ostalim vjeresijama, izuzev privilegovane tražbine.

ODSJEK 2.

Privilegij.

Čl. 261.

Po zakonu privilegovane tražbine na brod, koje se naplaćuju prije ostalih pa i hipotekarnih tražbina, jesu samo slijedeće:

1. sudbeni troškovi za ovrhu broda, poduzeti za zajedničku korist, javne pristojbine i porezi, trošak za čuvanje i uzdržavanje broda, i trošak za pomoć i povratak u domovinu brodolomaca.
2. Plaća i odšteta dugujuća kapetanu i momčadi za zadnje putovanje, odšteta za nezgode, koje su zadesile mornare i prinosi za javne obskrbne ustanove mornara.

svojih prava, a to tim više što se nakon 10 godina smatra, da je svaki brod dosta ostario.

3. Naknade za spasavanje i primomoć u slučaju nezgode na moru.
4. Tražbine uslijed ugovora sklopljenih od kapetana za vrijeme putovanja i pomorski zajam od njega sklopljen na brod.
5. U slučaju sukoba, toliko šteta prouzrokovana od broda i naknada dugujuća uslijed toga uzroka, koliko od šteta radi krivnje osoblja na službi broda, koja je imala za posljedicu ozledjenje ili smrt putnika, ili šteta drugom brodu i njegovim putnicima, mornarima i ukrcanoj robi, kao i napokon šteta prouzrokovana pomorskim gradnjana.

Čl. 262.

I kod ovih tražbina privilegij obuhvaća brod i sve njegove pripadnosti.

Čl. 263.

Privilegovane se tražbine naplaćuju onim redom, kako su naznačene u čl. 261.¹⁴¹⁾

POGLAVLJE XII.

Nepripustljivost traženja i zastara.

ODSJEK 1.

Nepripustljivost traženja.¹⁴²⁾

Čl. 264.

Gubi se pravo na traženje:¹⁴³⁾

1. radi mana, pomanjkanja i gubitka robe, ako onaj,

¹⁴¹⁾ Ako ima više od jedne privilegovane tražbine za više slučajeva naznačenih u jednom broju, iste će se isplatiti razmjerno u istom redu prvenstva prema tražbinama, koje dolaze u slijedećim brojevima.

¹⁴²⁾ Svi pomorski zakoni određuju, da se u stanovitim slučajevima imadu obavljati neke formalnosti pod zapelom gubitka prava na traženje. To se nazivlje nepripustljivost traženja (Unzulässigkeit der Klage, perenzione, fins de non recevoir). Zakon radi opreznosti zahtijeva da obvezanik bude upozoren, da će se od njega nešto kasnije tražiti a to u svrhu da obvezanik dok je još stvar aktuelna, bude u stanju da sakupi potrebite podatke za svoju kasniju obranu.

¹⁴³⁾ Nabrojani su ovdje slučajevi prosvjeda ili opomene sa strane ono-

- koji je prima, nije prosvjedovao prema kapetanu ili agentu i osiguratelju;
2. radi doprinosa primaoca robe u zajedničkim avarijama, ako je roba bila predata primaocu i utjerana vozarina, bez da je istome bila učinjena opomena ili prosvjed;
 3. radi kojih mu drago traženja za naknadu i za štete uslijed sukoba brodova ako kapetan nije učinio prosvjed ili opomenu u mjestu, gdje je bio u stanju da to uradi.

Čl. 265.

Prosvjed i opomena nijesu vezane nikakvom formalnosti, ali u koliko je moguće valja ih pismeno učiniti.

Prosvjed i opomene imadu se učiniti kroz 24 sata.

Ako se radi o unutarnjim manama primljene robe, koje se ne mogu ustanoviti vanjskim pregledom, prosvjed imade se učiniti kroz 8 dana.¹⁴⁴⁾

ODSJEK 2.

Zastara.¹⁴⁵⁾

Čl. 266.

Vlasnost se broda može steći a odnosno izgubiti dosjelošću, a dotično zastarom, biva neprekdnim posjedom u dobroj vjeri vršenim za stanovito vrijeme.

Ako je posjednik upisan u registru lučkog ureda zahtijeva se za dosjelošt neprekidni posjed od 5 godina.¹⁴⁶⁾

ga, koji hoće da pridrži pravo traženja. To su slučajevi skoro jednaci u svim zakonima:

O opomeni u slučaju br. 1) bilo je govora u čl. 99, o slučaju br. 2 bavi se čl. 187, a slučaj br. 3 je određen u internacionalnoj konferenciji u Bruxelles-u god. 1910.

Osim slučajeva naznačenih u ovom odsjeku, imademo u osnovi i drugih slučajeva, gdje je potrebno da se daje stanovita izjava u određenom roku kao u poslima osiguranja, napuštaja broda itd

¹⁴⁴⁾ Ne zahtijevaju ni ostali zakoni da prosvjed bude učinjen pismeno.

¹⁴⁵⁾ Zastara u pomorskom pravu ne ravna se po općenitim propisima građanskog zakona, već su rokovi znatno kraći. — Glavni je rok zastare od 10 godina (čl. 273) sa mnogobrojnim iznimkama.

¹⁴⁶⁾ Pravilo je, da se stječe vlasnost broda načinom, koji vrijedi za nekretnine, t. j. upisom u registar. Nu može se dati slučaj, da jedan

Onaj koji posjeduje brod, a nije upisan, u registru lučkog ureda, može steći vlasnost broda dosjelošću a dotično zastarom, neprekidnim javnim posjedom u dobroj vjeri za trajanje od 10 godina ako imade sve pretpostavke za postignuće upisa u registar. Takav će se posjednik smatrati vlasnikom broda prama vlastima i trećim licima od časa upisa u registar lučkog ureda.

Kapetan ne može dosjelošću i zastarom da postigne vlasnost povjerenog mu broda.¹⁴⁷⁾

Čl. 267.

Gubi se nakon 10 godina zalog na brod upisan u registru lučkog ureda, ako se upis ne obnovi polag ustanova čl. 257; sama pak tražbina zastaruje u 30 godina.

Čl. 268.

Zastaruju u tri godine tražbine uslijed pomorskog zajma i uslijed pomorskog osiguranja. Rok zastare počima za prvi od sklopljenog zajma, a za drugi od časa kada se je mogla tražiti odšteta,

Zastaruju takodjer u tri godine sve tražbine proistječuće iz vozarskog ugovora, u koliko nije određen kraći rok u ovom zakonu.

Čl. 269.

Zastaruju u dvije godine tražbine nastale od sukoba brodova (čl. 261 br. 5) i od pomoći pružene brodu u pogibelji.¹⁴⁸⁾

brod ne bude upisan u registar, ili da nastane kolizija između registrovanog i neregistrovanog posjednika broda, a da je ovaj zadnji u dobroj vjeri. Za takav slučaj osnova određuje da neregistrovani posjednik, ako se pozove na dosjelošću, dokaže 10 godišnji posjed i da imade sve potrebite pretpostavke, da postigne upis u registar. Razumije se po sebi, da onaj koji hoće dosjelošću da steče vlasnost, mora da vrši zakoniti posjed neprekidno, javno pred svakim, i da posjeduje brod smatrajuć ga svojom vlasnosti.

¹⁴⁷⁾ Kapetan ne posjeduje tuđi brod kao svoju vlasnost, već je njemu brod povjeren, pa ma koliko trajao taj posjed, fale mu zakonske skrajnosti da dosjelošću postigne vlasnost broda.

¹⁴⁸⁾ Ovaj je rok ustanovljen u konferenciji u Bruxellesu 23/9 1910 i u austrijskom zakonu 29/7 1912 br. 151 D. Z. L.

Rok počima od časa kada je nastao sukob, a dotično od kada je svršilo spasavanje.

Zastaruju takodjer u dvije godine i ostale privilegovane tražbine naznačene u čl. 261, osim pomorskog zajma, plaće kapetana i momčadi.¹⁴⁹⁾

Čl. 270.

Zastaruju u godinu dana tražbine:

1. za vozarinu i za ostale obveze krcatelja prama vozaru,
2. za predaju ukrcane robe,
3. za odštetu i za doprinose u zajedničkim avarijama,
4. za plaće kapetana i momčadi,
5. za dobave potrebite brodu i za radnje popravka broda.

Računa se zastara za slučajeve pod br. 1—3 od časa dolaska broda u mjesto opredijeljenja, za slučaj pod br. 4) od svršetka putovanja, a za slučaj pod br. 5) od dobave robe ili od svršetka radnje.

Čl. 271.

Zastaruju u tri mjeseca tražbine naznačene u čl. 264 br. 1) ako je u zakonito vrijeme bio učinjen prosvjed.¹⁵⁰⁾

Čl. 272.

Ako je obvezanik pismeno priznao svoju obvezu, zastaruju tražbine nabrojene u čl. 268—271 u 10 godina od dana priznanja, ili od dana dospjetka roka, u kojem se je dužnik pismeno obvezao na isplatu.¹⁵¹⁾

Čl. 273.

Sve ostale tražbine koje proistječu iz trgovačkog pomorskog posla, a za koje u ovom zakonu nije određen kraći rok, zastaruju u 10 godina.

¹⁴⁹⁾ Za pomorski zajam rok zastare je od tri godine (čl. 268), a za plaće kapetana i momčadi od 1 godine (čl. 270).

¹⁵⁰⁾ Po francuskom zakonu rok je zastare od 1 mjeseca; smatrali smo ga prekratkim.

¹⁵¹⁾ Po građanskom zakonu rok za ovaj slučaj traje 30 godina. Veći dio pomorskih zakona zahtijeva pismeno priznanje za ovaj kraći 10 godišnji rok.

Čl. 274.

Prekida se zastara, ako je bila prikazana tražba i parnica redovito prosljedjena, kao i u slučaju da je sud odbio tražbu prikazanu u pravo vrijeme radi nenadležnosti suda, te je bila nakon toga tražba ponovno prikazana kroz tri mjeseca kod nadležnog suda.¹⁵²⁾

Čl. 275.

U slučajevima čl. 264 računa se zastara od časa prosvjeda ili opomene učinjene u roku naznačene u čl. 265.

Čl. 276.

Zastara se ravna prama zakonima mjesta, u kojemu je bila sklopljena dotična pogodba.¹⁵³⁾



¹⁵²⁾ U pomorskom pravu imade raznoličnih odredaba glede nadležnosti sudova (zakoni raznih država, vozarski ugovori, teretnice, police), pa se može lasno dogoditi, da koji vjerovnik pogrešno nastupi sud, koji nije nadležan. Smatrali smo, da ne bi bilo pravedno, kada bi radi takove razumljive pogreške vjerovnik izgubio svoje pravo.

¹⁵³⁾ U nekim je državama odredjeno, da se zastara ravna prama zakonima mjesta, gdje se ugovor imade izvršiti, a u drugim državama prama mjestu gdje boravi traženik; nu veći dio zakonika smatra mjerodavnim mjesto gdje je sklopljen ugovor, prama načelu: „locus regit actum“.

Pregled sadržaja.

Predgovor	Str.	3
Popis brošura osnova i djela	„	8

OSNOVA.

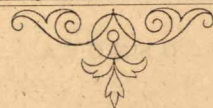
Poglavlje I. Brod	„	11
Poglavlje II. Registar lučkog ureda i pomorska svjedodžba broda	„	15
Poglavlje III. Brodovlasnik, brodar	„	19
Poglavlje IV. Agenat ili pouzdanik	„	25
Poglavlje V. Kapetan	„	27
Poglavlje VI. Posada ili momčad broda	„	33
Poglavlje VII. Vozarski posao:		
A. Prevoz robe:		
Odsjek 1. Vozarski ugovor za robu	„	39
Odsjek 2. Teretnica	„	43
Odsjek 3. Ukrcavanje, iskrcavanje i odgovornost vozara	„	47
Odsjek 4. Čekanje u luci	„	52
Odsjek 5. Vozarina	„	55
B. Prevoz putnika:	„	61
Poglavlje VIII. Pomorski zajam	„	63
Poglavlje IX. Avarija ili pomorski kvar:		
Odsjek 1. Avarija uopće	„	68
Odsjek 2. Postupanje uredjenja doprinosa u zajedničkim avarijama	„	86
Odsjek 3. Šteta uslijed sraza ili sukoba brodova i pomoć brodovima u pogibelji	„	83
Poglavlje X. Pomorsko osiguranje:		
Odsjek 1. Ugovor osiguravanja	„	87
Odsjek 2. Dužnosti osiguranika i osiguratelja	„	91
Odsjek 3. Trajanje rizika	„	93
Odsjek 4. Zahtjev odštete	„	95
Odsjek 5. Napuštaj	„	97

Poglavlje XI. Hipotekarne i privilegovane tražbine na brod:

Odsjek 1. Hipoteka	Str. 100
Odsjek 2. Privilegij	„ 103

Poglavlje XII. Nepripustljivost traženja i zastara:

Odsjek 1. Nepripustljivost traženja	„ 104
Odsjek 2. Zastara	„ 105



37448