

Владислав Брајковић

КОДИФИКАЦИЈА НАШЕГ НОВОГ ПЛОВИДБЕНОГ ПРАВА У СВИЈЕТЛУ НОВИХ ПРОБЛЕМА ПОМОРСКОГ ПРЕВОЗА*

Поред предлога и нацрта закона о основима економско-друштвеног уређења, о систему планирања, друштвеној својини, о удруженом раду, о самоуправном и друштвеном договарању, на дневном реду Скупштине Југославије налази се и неколико важних законских нацрта из области правосуђа, међу којима се, како по садржају тако и по мјесту у систему законодавства, посебице истиче Нацрт закона о поморској и унутрашњој пловидби.

Значење тога нацрта произлази из саме чињенице да је једна од основних, и за њен политички као и економски развој битних, карактеристика Југославије њен квалитет као поморске земље. Море, тај широки пут економских, политичких и културних струјања, имало је у нашем историјском развоју, поред свога удјела у општем току политичких догађаја, одлучну улогу у збивањима нашег економског и културног живота.

Једна од најизретијих манифестација тога утицаја јесте жива развојна нит поморскоправне надградње, условљена давним традицијама нашег поморства. Та стољећима саткана нит наше поморскоправне историје сврстала нас је у круг земаља с богатом поморскоправном баштином, која нам омогућава и обавезује нас да и у часу најшире повезаности свјетске поморске привреде и размјене добара нашега времена будемо на висини савремених достигнућа одговарајућег нормативног израза.

У својој бити мађународно и универзално, поморско право од свога почетног развоја стварало се формирањем норми које су настајале и развијале се према потребама и једнаким могућностима саобраћаја и привредног промета међу народима и на сељима заједничких морских путева.

* Поводом Нацрта закона о поморској и унутрашњој пловидби Југославије.

Не задржавајући се на развоју тих норми у временима давне класичне старине, прије него што су се наши преци доселили на Јадран, довољно је истакнути значајне изворе поморскоправне надградње у средњовјековним градовима на нашим обалама, који су добили, као и у осталим градовима Средоземља, свој карактеристични облик у виду статутарних одредаба, тј. таквих прописа који су у раздобљу од XIII до XV вијека били фиксирани у облику статута, као писано »статутарно« право. Међу тим статутима, с обзиром на број поморскоправних одредаба у њима, можемо посебице споменути Статут Сплита из године 1240, Задра из 1305, Хвара из 1331, Крка из 1512, Раба 1330, те Котора из почетка XIV ст. и осталих наших приморских комуна. Статут Бара, који је 1571. дошао под отоманску власт, није сачуван.

У историји статутарног и каснијег поморског права на нашој обали најзначајније мјесто припада дубровачком законодавству, чији нам је континуитет, захваљујући посебном развоју дубровачке политичке историје, најбоље и најдоследније сачуван. Ту је најприје Статут из године 1272, који иде међу најстарије на Медитерану и у којему је читава једна књига VII (од осам, колико их Статут има) посвећена нормама поморског права. Настављајући се на Статут, долази Књига реформација, која садржи прописе до 1410, па тзв. Зелена књига (*Liber Viridis*) до год. 1460. и Жута књига (*Liber Croceus*) до конца Републике, уз које треба споменути и Дубровачки едикт за пловидбу (*Regolamenti 1745—1793*) као посљедњи законодавни акт о поморству Републике у сутону њене самосталности. У тим законским споменицима има значајних поморскоправних норми које доказују постојање неких института које је поморско право других земаља много касније спознало. По своме значају дубровачко поморско право прелази оквире свога постанка, имајући једно од првих мјеста у развиту поморског права у свијету.

Статутарно право на нашој обали важило је, узимајући општу слику развоја, до историјских збивања поткрај XVIII и почетком XIX стољећа, до грађанске револуције и буржоаског законодавства, када је у наше крајеве, а особито пак оснивањем Илирских Провинција, уведено француско законодавство тј. *Code de Commerce* одн. његова Друга књига као извор поморског права. Та Друга књига француског трговачког закона надживјела је све доцније владавине и неукинута, уз неколико најпотребнијих нових кодификацијских интервенција, остала главни извор поморског права на нашој обали све до времена народноослободилачкога рата.

По уговору Берлинског конгреса 1878, којим је Црна Гора добила Бар и приморје, било је одређено (чл. 29) да ће на тој обали важити поморски закони који су на снази у Далмацији, што значи и ту *Code de Commerce*.

Иако претеча својевремене друштвене и индустријске револуције, *Code de Commerce* већ одавно, у општем порасту про-

изводних снага, није могао одговарати потребама нових односа. Уопште стари извори поморског права, колико год у многоме већ преиначени праксом и њеним стандардним клаузулама, нијесу могли остати изван домашаја темељних преображаја социјалне и економске природе, а с њима и модерних концепција једног новог система поморског законодавства које ће бити не само одраз нових потреба него и помоћни инструмент даљег развита поморске пловидбе.

Реформа поморског законодавства добила је све већим поморским прометом у времену након индустријске, а посебно технолошке револуције, а големим порастом прекоморске размјене добара и новим начином пословања, нов и савремени вид нормативне обраде. На нивоу новосвладаних простора, времена и енергије, те нових ризика, израсла је потреба јединствених закона универзалне примјене. На постизању и остваривању тога циља ангажирају се сва законодавства свијета и бројне организације, националног и међународног значаја. Ради се, дакле, о унификацији поморскоправне норме, остварујући је на плану међународне сарадње и у реформама националних закона. Сви народи свијета доносе или припремају модерне поморске, односно пловидбене законе на бази истовјетних односа који их повезују.

Према томе, како у осталоме свијету тако се и у нас ради на доношењу једног закона, кодекса, који ће, уређујући друштвене односе који настају као исконска и посебном кругу људске активности одговарајућа скупина, бити јединствени нормативни систем модерног законодавног израза.

Смјернице ка концепцији модерног поморског законодавства социјалистичке Југославије дате су још за народноослободилачке борбе формирањем органа поморске управе и доношењем прописа поморског трговачког промета. Систематски рад на изради цјеловитог поморског закона започет је године 1950. Најприје је било одређено да се постепено кодификује, тј. доносе закони о појединим поморскоправним институтима, који би, након становитог временског раздобља за њихово провјеравање у практичној примјени, евентуално дотјерани, били скупљени у јединствени и систематски сређени законик.

Један од веома значајних и успјелих законских аката на томе путу био је Закон о уговорима о искоришћавању поморских бродова из године 1959 (с допунама и измјенама 1969). Тај је закон односе који настају из транспорта морем утемељио на новим и савременом пословању одговарајућим начелима, и утврдио односну одговорност когентним нормама.

Године 1968, међутим, одлучено је да се приђе изради цјеловитог законског текста, и то таквог у којему ће бити уређена свеколика грађа пловидбеног права, тј. не само сви односи из поморске него и они из унутрашње (речне) пловидбе. Ради се у бити о истородним правним установама, насталим из истовјетних економских и техничких активности, које ће, повезане у јединствен систем, боље послужити поморском и унутрашњем

бродарству, с тим да се за специфичне односе унутрашње пловидбе, који одступају од поморских, предвиде одговарајуће разлике.

Нацрт предлога за доношење пловидбеног законика прихватила су године 1973. сва вијећа тадашње Савезне скупштине као Нацрт закона о поморској и унутрашњој пловидби. У Скупштини Социјалистичке Федеративне Републике Југославије настављен је рад на започетоме законодавном послу, тако да би се припреме коначног предлога закона и његово прихватање могли завршити до половице 1976. године.

Легислативном дјелу поморског односа пловидбеног права према новим тенденцијама законодавне политике, а инспирисаном радовима његове међународне унификације, пришла су већ прије другог свјетског рата, а нарочито послје њега, многа страна законодавства. Посебне законе донијеле су најприје Шведска, и то још прије првог свјетског рата године 1891, Данска 1892, Норвешка 1893, па Мароко 1919, СССР 1929. (ревидиран 1968), затим Финска 1939, Италија 1942, па Либанон 1947, Либеерија 1949, ЧССР 1953 (доп. 1956), Швајцарска 1953. (доп. 1956), Грчка 1958, Тунис 1959, Етиопија 1960, Пољска 1961, Заире 1961, Обала Слоноваче 1961, Сенегал 1962, Мадагаскар 1966, Француска пет закона с односним декретима од 1966. до 1969, Бугарска 1970, Канада 1970, а осим споменутих још и друге државе, особито оне у развоју прилазећи еластичније правцима прогресивне законодавне политике.

Иако у свијету нема једнако вриједећих оквира за садржај сваког поморског, односно пловидбеног законика, један модерни кодекс о пловидби, према приближно истом критеријуму, па тако и Нацрт, доноси најприје уводне дефиниције о појмовима, иза којих слиједи опште норме о безбједности пловидбе, затим редом, по систематској подјели садржаја, одредбе које се тичу стварно-правних и облигационих, уговорних и вануговорних, односа, те норме које су специфичне за пловидбено осигурање, па процесуалне норме обезбјеђења и извршења на бродовима, одредбе о мјеродавном праву за односе са страним елементом, и на концу казнене одредбе, тј. норме о кривичним дјелима и о поморско-пловидбеним прекршајима.

Узимајући појединачно поморскоправне институте које закон нормира, можемо примјерице само ради илустрације споменути норме о броду (појам и врсте), о начину стицања својине (уговор о градњи и остали), о бродској хипотеци и о режиму уписа бродова, о националној припадности бродова, о бродским исправама, о пилотажи, о бродару, о ограничењу одговорности бродовласника одн. бродара, затим норме о превозу и превозним исправама (о теретници и сличним негоцијабилним исправама), о лучко-претоварном послу, о тегљењу, о пружању помоћи и спасавању, о судару бродова, о генералним хаваријама, о осигурању, те, међу процесуалним нормама, одредбе о привременим мјерама на броду и колизијске норме у случају сукоба закона.

То је углавном оквир Нацрта нашега закона о поморској и унутрашњој пловидби, како га је године 1970. предложила посебна комисија за припрему закона из области саобраћаја Савезне скупштине. Нацрт је одраз достигнућа теоријске обраде и потреба изражених у пословној пракси савремене пловидбе, садржавајући резултате рада на унификацији односног права у свијету. Норме тако универзалног карактера, а свакодневне примјене, много веће и живље него и у једном другом подручју националног и међународног живота, могу одговорити својој сврси само онда ако се за ту врсту рада одређују не само постојеће, и савременом степену друштвено-производних снага одговарајуће односе, него ако према новим начелима унификације зајамче и односе у развоју.

Но, и поред карактеристичних сродности с одговарајућим установама и законима других земаља, напосе оних које су се такође почеле бавити модерном кодификацијом, и поред прихватања резултата унификације права, па и рјешења којима се истом тежи у кодификационим припремним радовима, наш закон о поморској и унутрашњој пловидби не може бити изван друштвених односа средине која га ствара, нарочито кад се ради о односима који улазе у саме основе нашег позитивног друштвеног и економског уређења и произлазе из изградње самоуправног социјалистичког друштва. Утврђивање норми пловидбеног права не значи да се стварају такви односи који би се издвајали из основних начела друштвене надградње, као што су она о удруженом раду или о располагању друштвеним средствима производње. Остајући на тим начелима, пловидбени закон, иако системска цјелина сродних односа у њиховој специфичној повезаности, јесте компонента општег правног система кад се ради о полазним принципима уставнога поретка.

Треба, дакле, настојати да засновано легислативно дјело буде што прије и што помније довршено, да би на видан начин могло представљати ниво средине која га је донијела. Поред федерације, у извршавању тога задатка имају не мање значајну улогу и социјалистичке републике да у оквирима уставног уређења савезне заједнице донесу и разраде норме републичких компетенција у односима поморства и унутрашње пловидбе.

Норме ове садржине привлаче пажњу свјетске пословне јавности и стручног суда, а у нашем случају оне морају још и да изразе не само судбинску повезаност наших народа с морем него и чврсту постојаност наше животне оријентације према мору и пловидби. Али оријентације у свјетлу нових производних могућности и нових друштвено-економских односа.

Право није статично и оно се развија дајући нормативна рјешења за односе који настају из растућих процеса универзалности и прогреса. У технолошкој револуцији нашега времена материјална достигнућа отварају и нове проблеме правне надградње.

У склопу норми пловидбеног као и осталих грана саобраћајног права, најважније мјесто по своме економском значају имају норме о транспорту и напосе оне које утврђују одговорност у транспорту робе. Одговорност се у транспортном праву регулише у свим гранама превоза према специфичним одредбама зависно од превозног средства. Међутим, прогрес у транспортним могућностима наметнуо је незаобилазну потребу стварања правног израза који ће постојеће регулативе појединих грана транспорта усмјерити у заједнички колосјек правног статистирања користећи достигнућа тзв. интегралног или комбинованог транспорта, као једне од најактуелнијих појава савременог техничког и економског пословања у промету робе.

Из тога је узрастао веома живи проблем унификације правних система одговорности у свим гранама транспорта. Но и у том развојном процесу одлучујућа је полуга у оној грани која у свјетским размјерама привредне размјене има и данас претежну улогу, а то је превоз морем, па је и схватљиво што је он у тражењу рјешења правних и других питања мјешовитог превоза међу првим иницијаторима.

Значај тога проблема у перспективи модерне кодификације пловидбеног права довољно је уочљив ако имамо у виду скорашње повезивање водених токова Сјеверног мора са Дунавом и условљеност скретања робног промета са велике рјечне магистрале према јадранским лукама не само добрим саобраћајницама него и адекватним правним инструментима.

У разматрању тих развојних кретања и тежњи ка продужавању извозно-увозних путева морем, треба на крају још истакнути присуство једног новог правца развоја међународних односа који настају из новостворених услова искориштавања мора.

Море, које је одувјек и одлучујуће дјеловало у материјалном напретку човјечанства, добило је у нашем времену неслућених производно-техничких могућности и особитог значаја што га је поморски промет у свјетској економици заузео, нови квалитет. Двије основне функције мора као природне појаве, тј. као извора добара и пространства слободног саобраћаја, попримају ново значење постајући један од најактуелнијих проблема активности Уједињених нација у раду на уређењу нових међународних односа на мору.

За нас су овдје од значаја регулативна начела која се тичу друге функције, тј. слободног пута међународне размјене и слободне поморске пловидбе. Да бисмо освијетлили нови квалитет важења тих начела, довољно је поћи од чињенице да су у име слободе мора и поморске трговине, с огромним развитком бродарства у свијету, настале супротности које капиталистички развој сам по себи носи. У поморском подузетништву дошло је до карактеристичних појава концентрације транспортних средстава и повезивања у монополске организације различитих система и кључева спреге, познате у виду бродарских конференција. Конфе-

ренције су начело слободе поморског транспорта, које је требало да зајамчи свим бродарствима свијета могућност привредног рада, практично довеле у властиту противурјечност. Та је противурјечност изазвала протуакције држава угрожених бродарстава, које су се најприје састојале у различитим инструментима поморскоекономског карактера за јачање својих морнарица, а затим и у отвореним мјерама заштите интервенцијом у конференције које су главне токове прекоморске трговине а нарочито линијску пловидбу раздијелиле између себе.

Та је ситуација још јаче дошла до изражаја у посебном проблему односа развијених земаља и оних у развоју, као и настојању ових да изграде властита бродарства и утру путеве слободнога развоја свога прекоморског промета. На иницијативу земаља у развоју, Конференција за трговину и развој У.Н. (UNCTAD) ставила је на дневни ред питање поморских конференција. У Женеви 1974. закључена је конвенција о усвајању једног међународног кодекса понашања поморских конференција, која је, одређивањем услова о оснивању и раду поморских конференција, материји дотле слободног уговарања у бродарском пословању дала значај економско-политичког регулатива. Кодекс се примјењује на линијске пловидбе којима се одвија вањска трговина поједине земље с тим да свака има право да својом заставом учествује у одређеном дијелу превоза који одатле настаје. Класично начело слободе мора и пловидбе не поставља се више у виду свога формалнога изражаја, него у свјетлу новoga квалитета садржајне примјене. Та чињеница пружа основу за сагледавање улоге коју ће у перспективи даљега развоја међународних односа имати поморски превоз.

Vladislav Brajković

CODIFICATION DE NOUVEAU DROIT MARITIME ET FLUVIAL YOUGOSLAVE

Résumé

Tout d'abord l'auteur donne un aperçu du patrimoine du droit maritime yougoslave et il constate qu'il est riche et très considérable. Il traite la législation maritime de la Yougoslavie socialiste et il analyse le projet du nouveau code de la navigation maritime et intérieure yougoslave. En même temps il souligne l'importance de ce code pour le droit et l'économie yougoslave.

L'auteur finit par relever l'aspect international de cette problématique en tant qu'une des préoccupations les plus actuelles de l'Organisation des Nations unies qui l'engage déjà à régler les nouvelles relations internationales sur la mer.

