

**Univerza v Ljubljani  
Fakulteta za pomorstvo in promet**

**Lucijan Juričev**

**NOVO SLOVENSKO POMORSKO PRAVO**

**Portorož, marec 2003**



## **Predgovor**

S političnimi in gospodarskimi spremembami v devetdesetih letih 20. stoletja, ko se je Slovenija osamosvojila, se je pojavil problem preoblikovanja slovenskega pomorskega prava, ki je bil v prejšnjem političnem in gospodarskem sistemu urejen z Zakonom o pomorski in notranji plovbi, Zakonom o varnosti pomorske in notranje plovbe, Zakonom o lukah.... Te zakone je Slovenija nasledila od bivše države SFR Jugoslavije. Spremembe, ki jih je zahtevala nova usmeritev, in želja po vstopu v Evropsko unijo, so prinesle veliko novih zakonikov in zakonov. Tako smo tudi Slovenci dobili deset let po osamosvojitvi Pomorski zakonik, ki je najpomembnejši in najobsežnejši zakonik za ureditev slovenskega pomorskega prava.

V nalogi želim predstaviti probleme, ki so se pojavili pri nastajanju Pomorskega zakonika, in področja prava, ki jih pokriva Pomorski zakonik. To sem želel opraviti na podlagi raziskovanja členov sprejetih zakonov in mednarodnih konvencij, zapisanih poglavij v knjigah, novinarskih revijah in člankih, ki so dostopni v Univerzitetni knjižnici v Mariboru, knjižnici Pravne fakultete v Mariboru, knjižnici Ekonomsko poslovne fakultete v Mariboru, Narodne univerzitetne knjižnice v Ljubljani, Narodne univerzitetne knjižnice v Zagrebu in internetnih straneh na internetu, z vsebinsko analizo zakonov, s katero sem skušal izbrati vse, kar je novega v slovenskem pomorskem pravu. Uporabil sem tudi prevode, del gradiva smo prevedli iz cirilice in srbsko-hrvaškega jezika. Z intervjujem sem skušal priti do podatkov, ki niso zapisani.

Z analizo zakonov in primerjavo le teh z mednarodnimi konvencijami, želim opozoriti predvsem na probleme, s katerimi se pomorci srečujemo v praksi.

Zahvaljujem se mojemu mentorju mag. Andreju Piršu, ki me je navdušil s svojo strokovnostjo, mag Alenki Andrijašič za strokovno usmerjanje pri delu, osebjem iz Univerzitetne knjižnice v Mariboru in prijateljem za pomoč.

## Vsebina

<b>Povzetek</b>	<b>6</b>
<b>Uvod</b>	<b>7</b>
<b>Razvoj pomorskega prava</b>	<b>9</b>
<b>I. Stari vek</b>	<b>9</b>
<b>II. Pomorsko pravo srednjega veka</b>	<b>11</b>
<b>III. Pomorsko pravo v času Habsburške monarhije</b>	<b>12</b>
<b>IV. Pomorsko pravo Kraljevine Jugoslavije</b>	<b>13</b>
<b>V. Pomorsko pravo po letu 1945</b>	<b>13</b>
<b>Novo slovensko pomorsko pravo</b>	<b>15</b>
<b>Kratek opis določb Pomorskega zakonika RS</b>	<b>18</b>
<b>Prvi del – Splošne določbe in suverenost Republike Slovenije</b>	<b>18</b>
<b>I. Splošne določbe</b>	<b>18</b>
<b>II. Suverenost Republike Slovenije</b>	<b>18</b>
<b>Drugi del – Varnost plovbe</b>	<b>20</b>
<b>I. Skupne določbe</b>	<b>20</b>
<b>I.a) Nove rešitve</b>	<b>20</b>
<b>II. Red v pristaniščih</b>	<b>22</b>
<b>III. Ladja</b>	<b>23</b>
<b>IV. Čoln</b>	<b>23</b>
<b>V. Plavajoče naprave</b>	<b>24</b>
<b>VI. Inšpekcijski nadzor</b>	<b>24</b>
<b>Tretji del – Državna pripadnost, identifikacija in vpis ladje</b>	<b>26</b>
<b>I. Državna pripadnost</b>	<b>26</b>
<b>II. Slovenski ladijski register</b>	<b>26</b>
<b>Četrty del – Stvarne pravice na ladjah</b>	<b>27</b>
<b>I. Pomorska hipoteka</b>	<b>27</b>
<b>I.a) Razlastninjenje</b>	<b>28</b>
<b>I.b) Privatna prodaja</b>	<b>28</b>
<b>I.c) Pomorska hipoteka</b>	<b>29</b>
<b>Kratka razlaga tretjega in četrtega dela Pomorskega zakonika</b>	<b>30</b>
<b>Peti del</b>	<b>34</b>

<b>Kratka razlaga odgovornosti ladjarja v Pomorskem zakoniku</b>	<b>35</b>
<b>I. Splošno</b>	<b>35</b>
<b>I. Odgovornost lastnika ladje in ladjarja</b>	<b>36</b>
<b>II. Poziv ladjarjem na odgovornost brez ustanavljanja sklada</b>	<b>38</b>
<b>Šesti del – Pomorske pogodbe</b>	<b>41</b>
<b>I. Pogodbe o gradnji ladje</b>	<b>41</b>
<b>II. Rangiranje terjatev ladjedelnic in popravljalcev ladij</b>	<b>42</b>
<b>III. Pogodbe o izkoriščanju ladij</b>	<b>43</b>
<b>IV. Pogodba o pomorski agenciji</b>	<b>46</b>
<b>V. Pogodba o luško prekladalnih storitvah</b>	<b>46</b>
<b>VI. Pogodba o pomorskem zavarovanju</b>	<b>47</b>
<b>VII. Pogodba o izkoriščanju ladje</b>	<b>50</b>
<b>VIII. Postanek in podaljšan postanek</b>	<b>50</b>
<b>Sedmi del – Plovne nezgode</b>	<b>51</b>
<b>I. Trčenje ladij</b>	<b>51</b>
<b>II. Reševanje na morju</b>	<b>51</b>
<b>III. Dviganje potopljenih stvari</b>	<b>52</b>
<b>IV. Izvenpogodbena odgovornost ladjarja</b>	<b>52</b>
<b>Osmi del – Izvršba in zavarovanje na ladjah</b>	<b>53</b>
<b>I. Začasne odredbe</b>	<b>53</b>
<b>II. Zavarovanje pomorcev</b>	<b>54</b>
<b>Deveti del – Kolizije</b>	<b>55</b>
<b>Deseti del – Prekrški</b>	<b>55</b>
<b>Enajsti del – Predhodne in končne določbe</b>	<b>56</b>
<b>Zaključek</b>	<b>57</b>
<b>Literatura</b>	<b>58</b>
<b>Priloga 1</b>	<b>60</b>
<b>Priloga 2</b>	<b>64</b>
<b>Priloga 3</b>	<b>70</b>
<b>Priloga 4</b>	<b>71</b>

## **Povzetek**

Pomorski promet je eden najpomembnejših gospodarskih dejavnikov, ki temelji na zakonih, kar je drugi dejavnik in del širšega prava. S sprejetjem Pomorskega zakonika je Slovenija rešila problem usmeritve in naredila velik korak in se približala mednarodnemu pravu. V diplomski nalogi so predstavljeni posamezni deli Pomorskega zakonika z razlagami.

Predvsem pa je moj namen na enem mestu prikazati slovensko zakonsko ureditev v pomorstvu, in z ugotovitvami, do katerih sem prišel ob pisanju naloge v glavnem opozoriti na problem majhnosti slovenskega morja in vključevanju mednarodnega prava v slovensko pravno ureditev.

## **Summary**

Sea traffic is one of the most important factors in the maritime affairs grounded on special laws, which are part of the broader, general law.

With the introduction of the Sea statute book Slovenia has solved a big problem and made a big step towards the International law.

In my final paper I presented individual parts of the Sea statute book together with the explanations.

However, above all, I focused on the effect of the Slovenian law on the maritime affairs. Furthermore, on the basis of the various conclusions I was able to draw while working on my research, my paper also points out the problem of the smallness of the Slovenian Sea and the importance of introducing the International law in the Slovenian law system.

## Uvod

Vključitev Slovenije v EU bo povzročila kar nekaj sprememb na področju pomorstva. Pravna ureditev jadranskega morja je razmerje med Slovenijo, Hrvaško in Italijo. Večino teh sprememb, ne glede na priključitev k EU, so predlagatelji predvideli in upoštevali pri usklajevanju naše pomorske zakonodaje z mednarodno, kar je tudi razumljivo zaradi majhnosti našega pomorskega akvatorija. Vse to nam je narekovala že Resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije, ki jo je Državni zbor RS sprejel 7. marca 1991.

S sprejetjem Pomorskega zakonika smo uvedli slovensko pomorsko zakonodajo, ki je bistveno bolj moderna in primerljiva z mednarodno kot prejšnja. Na novo obravnavamo izvajanje nekaterih dejavnosti, kot na primer pomorsko kabotažo, pilotažo in pristaniške dejavnosti, ob popolni uveljavitvi prostega dostopa do tega trga storitev na konkurenčni osnovi. Zakon predvideva koncesije za opravljanje gospodarskih javnih služb in poostrene standarde, s katerimi se zagotavlja varna plovba, zaščita okolja pred onesnaževanjem, itd. Kot članica Mednarodne pomorske organizacije (International Maritime Organization - IMO) je Republika Slovenija tudi podpisnica večine mednarodnih konvencij, ki nastajajo pod okriljem te organizacije. Pomembnejše konvencije, kot so SOLAS, STCW in MARPOL, se zaradi neprestanega napredka v pomorskem prometu, predvsem na področjih varnosti in preprečevanja onesnaževanja okolja, redno dopolnjujejo. To pomeni, da moramo spremljati dogajanja na teh področjih in sproti usklajevati našo zakonodajo, tako da odseva trenutno stanje v mednarodnem pomorskem prometu.

Večina direktiv EU, ki se nanaša na urejanje pomorskega prometa, temelji na mednarodnih konvencijah Mednarodne pomorske organizacije.

Pomorstvo so torej gospodarske in negospodarske dejavnosti, povezane z morjem. Pomorske gospodarske dejavnosti v Sloveniji sestavljajo: ladjedelništvo, pomorski promet, pristaniške dejavnosti agencijske in špediterske dejavnosti, pilotska služba, oskrba ladij, čiščenje morja, ribištvo in predelava rib, ribogojstvo, solinarstvo, ter navtični turizem. Vse te panoge so imele vsaka posebej vpliv na razvoj pomorstva. Negospodarske dejavnosti, zlasti upravne, nadzorne, varnostne, izobraževalne in raziskovalne v zvezi z morjem upravljajo Uprava Republike Slovenije za pomorstvo, pomorska policija, carinska služba,

upravljavci objektov za varnost plovbe, vojna mornarica, pomorsko šolstvo in inštitut za raziskovanje morja.

Pravo je sistem pravnih pravil, ki veljajo na ozemlju določene države. Pravni sistem pa vsebuje več panog: ustavno pravo (določa osnovno organizacijo družb političnega sistema), upravno pravo (ureja odnose med državljani in državo), kazensko pravo (je kazenski zakonik, ki določa sistem kazenskih dejanj, poznamo procesno in materialno kazensko pravo), delovno pravo (to ureja pravice delavcev), mednarodno pravo (poznamo javno mednarodno pravo, ki obravnava razmere med državami in zasebno mednarodno pravo, obravnava pravila, ki povedo, katero pravo se uporablja, če imamo različna pravna področja), civilno pravo vsebuje štiri področja, te so: stvarno pravo (pravice med ljudmi glede na stvari), obligacijsko pravo (vsa pogodbeno razmerja), dedno pravo (prenos pravic od pokojnega na dediča), rodbinsko pravo (pravice staršev in otrok). Poznamo še gospodarsko pravo (govori o odnosu med gospodarskimi subjekti). Pomorsko pravo pa so pravna pravila, ki urejajo pravna razmerja, ki se nanašajo na ladjo in plovbo.

Pristanišče Koper je edino slovensko tovorno pristanišče in predstavlja najkrajšo razdaljo med prekomorjem in Srednjo Evropo. Zgrajeno je bilo leta 1957 in je v štiridesetih letih zraslo v pomembno, moderno mednarodno pristanišče. Pristanišče Koper opravlja večino pretovora za naše sosednje države, kot so Avstrija, Madžarska, Češka, Slovaška, Poljska, južna Italija, Nemčija, Švica, Hrvaška, Bosna, Srbija, Makedonija, Bolgarija, Rusija in Ukrajina. Iz Kopra so redne kontejnerske linije do vseh večjih pristanišč sveta, celotno območje pristanišča Koper pa obsega preko 1600 hektarjev.

Vsi navedeni dejavniki in področja so vplivali na določitev, omejitve, vsebinske določitve, logične opredelitve pojma, poti in način raziskovanja, preišljevanja do končne oblike dela.

# Razvoj pomorskega prava

## I. Stari vek

Današnje slovensko pomorsko pravo je povezano z razvojem pomorstva na vzhodni obali Jadranskega morja, ta pa z razvojem pomorstva v Sredozemskem morja.

Prve ladje so priplule iz Levanta in drugih delov Sredozemlja. Za pionirje jadranskega in sredozemskega morja veljajo Feničani (gradnja, plovba in prekomorska trgovanja). Njihovo razvito pomorstvo so prevzeli stari Grki, ter ga z osvajanjem Sredozemlja prenesli na zahodno obalo Jadranskega morja. Prvi pravni dokument, ki je urejal pravne odnose, je iz predgrškega obdobja. To je Lex Rhodia de iactu in predstavlja določbe havarije, nesreč, poškodb, oškodovanj, ki so ga v pomorski praksi in pomorski pravni zakonodaji sprejeli kot plovni akt v deželah sredozemskega kroga, kot so Francozi, Italijani in Grki.

Rimsko pravo se razume v prevodu modernih piscev rimske pravne zgodovine, kot pravo, ki je predstavljalo pravni red rimske države od ustanovitve Rima (po predaji leta 754 pr. Kristusom) do smrti kralja Justiniana (leta 565)<sup>1</sup>. V teh začetkih je rimsko pravo veljalo samo za prebivalce v mestu Rimu in njegovi bližnji okolici; imelo je pretežno agrarni karakter zaradi načina življenja prebivalcev, ki je bilo v največjem delu poljedelski narod. Kasneje po Punskih vojnah, se je rimsko državno področje razširilo, tako so bile v sklop rimske države integrirane nove pokrajine ob obalah, kjer so se ukvarjali s pomorsko plovbo, katerim je veljalo rimsko pomorsko pravo.

Rimsko pravo in tudi tisti del, ki vsebuje pomorsko pravo, je sestavljen iz zakona, mnenja senata in pravnikov, edikta in carinskih dekretov, ki so imeli moč zakona. Pomorsko pravo izhaja iz tega zakona. Vladavina tega zakona na morju je sublimirana v reku carja Antonina, ki naj bi izjavil: "Jaz sem gospodar sveta, a zakon je gospodar morja"<sup>2</sup>. Drugi izrek iz rimskega obdobja se glasi: "Navigare necesse est, vivere non est necesse"<sup>3</sup>. Kar pomeni, da je pluti nujno, a živeti ne. V kolikor se zdi je ta rek povečevanje plovbe in povzdiguje zakon pomorstva nad vse zakone življenja, je po drugi strani bila resnica, da je bilo morje ljudem vir življenja in blagostanja. Po morju so prevažali blago in

---

<sup>1</sup> V. Hlača, Povijesni razvoj pomorskog prava na hrvatskoj obali Jadrana, Rijeka, 1999, stran 63-79.

<sup>2</sup> Prav tam, str.65.

<sup>3</sup> Prav tam, str.65.

ljudi, razvijala se je trgovina, obrt, povezana z gradnjo ladij, ter spremljajoče dejavnosti, ki so bile nujne za vzdrževanje in oskrbovanje pristanišč.

Iz starih civilizacij, ki so se razvile na obalah Eufrata in Tigrisa v Mezopotamiji (današnja Sirija, Irak in delno Iran), izhaja Hamurabijev zakonik, zbornik zakonskih prepisov babilonskega kralja Hamurabija, ki je z uvedbo umetnega namakanja Mezopotamije pripomogel k razcvetu gospodarstva. Med prve pisane izvore sodi njegov zakonik, ki predstavlja obsežno kodifikacijo babilonskega prava. Pomorsko pravni predpisi, katere vsebuje Hamurabijev zakonik (okoli 2000. leta pred Kristusom), se nanašajo na gradnjo ladij, utrjevanje višine voznine za prevoz z ladjo, zaposlovanje posadke na ladji, odgovornost ladjarja in drugo. Pravni trenutki, ki izvirajo iz prava starih civilizacij iz dežel ob babilonskih rekah Eufrata in Tigrisa, so s pomočjo Feničanov in Egipčanov prišli na obale sredozemskega morja, tako je bila spočeta razvojna nit pomorskih predpisov pomorskega prava mediteranske civilizacije, ohranjenih do danes. Kot so vode iz sredozemskega morja preko Jonskega morja prodirale v Jadransko morje, tako so prodirale tudi pomorskopravne norme iz pravnih izvorov, ki so se pojavljale na mediteranu v grškem in rimskem obdobju. Tako je poznano iz Demosteejevih govorov, da so Atenčani imeli izrazito pomorsko pravo, v katerem še posebej istopajo pravni instituti pomorskega posojila in solastništvo ladje. Rimljani so institute pomorskega prava prevzeli od Grkov in so se v tem smislu navajali predpisi grškega otoka Rodosa, nastali okoli leta 470. pred Kristusom pod nazivom Lex Rhodia de iactu (Rhodski zakon o odmetavanju – skupni havariji). Ta zakon se omenja v Justicievi kodifikaciji Diegestana in ga ne umeščamo v kasneje nastalo zbirko pomorskih predpisov podobnega naziva, to pa je Pomorski zakon Rodočanov iz obdobja od VIII. do IX. stoletja nove dobe.

Pravni zakonik rimskega carja Justiniana, imenovanem Corpus juris civili, vsebuje štiri zbirke: a) Digesta, b) Instituciones, c) Codex Justinianus, d) Novellae. V njih se nahajajo značajni pomorskopravni predpisi, ki urejajo posamezne pravne institute v pomorskem pravu. S temi predpisi se regulirajo odnosi od skupne havarije, pomorskega posojila, prevozne pogodbe za javno dobro, ribolova, itd. V tem času je nastala tudi zbirka običajnega pomorskega prava, ki predstavlja pravi pomorski pravilnik imenovan Pomorski zakon Rodočanov (Nonos rodion nautikus). Četudi je to pravilnik običajnega prava vzhodnega Mediterana, se je njegova uveljavitev razširila tudi na zahodu Mediterana do obal Jadranskega morja. Dokaz so statuti mest, po katerih se regulira pomorsko pravo na zahodnem Mediteranu po propadu Rimskega cesarstva, v njih je opazen vpliv Pomorskega

zakona Rodočanov, odredbe so pretočene v statusno pravo srednjeveških mest na Jadranu, kakor tudi odredbe iz rimskih izvorov pomorskega prava.

V Justinianovih Digestah so zapisana izrečena pravna mišljenja in pomembna pravna razumevanja o posameznih institutih pomorskega prava. Tako o lastništvu ladje v gradnji piše naslednje: "nam proprietatis totius navis carinae causam sequitur", to pa pomeni, da se lastništvo ladje na celini odredi na podlagi lastništva kobilice. V Digestah piše, da se izdelana ladja ali izdelana konstrukcija kobilice, še vedno smatra kot ista ladja, čeprav ni na njej po popravilu več nobene stare deske.

Misel rimskega pravnika Ulpijana "navis etenim ad hoc paratur ut naviget" iz katere izhaja, da ladjedelništvo usmerja nove in popravljane obstoječe ladje v plovbo. Po tej Ulpijanovi misli je utemeljeno sodobno dojetje pojma ladje kot prevoznega sredstva v pomorski plovbi. Danes rečemo, da svoj namen ladja doseže s plovnostjo na morju, kar pomeni, da mora biti varna in sposobna. Za to so odgovorne ladjedelnice, ki gradijo in usposablajo ladje za plovbo.

S pomorskimi nezgodami se je ukvarjalo rimsko pravo. Pomorsko pravo iz Justijanovih Digestov, Codeksov in Novel, ki se nanašajo na plovne nesreče, kot je trčenje ladij, reševanje na morju in pomaganje ladjam v nesreči ter brodolom, je v omenjene Bazilike prinašal prej omenjeni Pomorski rodoški zakon.

## **II. Pomorsko pravo srednjega veka**

Z razpadom rimskega cesarstva in s formiranjem fevdalnega reda z novim načinom življenja in dejavnosti se tudi na morski obali ustvarja srednjeveško statutarno pravo samostojnih mest ob Sredozemskem morju in ob Jadranu. Pri nas je bil Piran nekje do poznega srednjega veka najrazvitejše mesto med Benetkami in Dubrovnikom.

Ustvarjanjem statutov v mestih na Jadranu so veliko pripomogle profesionalne cehovske organizacije raznih vrst obrti, ki so se ukvarjale s pomorstvom.

Med pisanimi izvori statutarnega prava na Mediteranu so za pomorsko pravo najvažnejši statuti iz otoka Mletka, Dubrovnika, Barija, Trnja in Ancone na Jadranskem morju pa statuti Tirenskega morja: Amalfije, Pise, Genove, Marseilla, in Barcelone. V mestu Amalfi so narejene "Tabule Amalfatinae", ki so nastale na začetku XII. stoletja. V te spada tudi znan "Morski konzulat" (Consolate del Mare), ki vsebuje rešitve v trgovskem pravoznanstvu in napotke za pomorsko trgovanje. Ta konzulat je izdelan v Barceloni v

začetku XII. stoletja, ko je mesto Marseille že imelo svoje statute (1253. leta). V mestu Pisi je nastal "Contituto", v Genovi "Uficio di Gazaria", v Veneciji pa "Capitolare Nautico". Vsa ta mesta so kasneje sprejela zgoraj omenjen konzulat, ki je tako postal zakon na Sredozemskem morju.

Vsa naša primorska mesta, kot tudi Sredozemska mesta so imela svoje statute, iz katerih je razvidna notranja gospodarska struktura in pravno življenje meščanov pomorskih mest.

Zaključimo lahko, da je pomorsko pravo prišlo v statute po pravilu običajnega prava, ki je s pravilnikom statuta v obliki pisanega prava bil glavni pravni izvor družbeno-ekonomskih odnosov v obdobju od XIII. stoletja, ki se smatra za obdobje razcveta pomorskega statutarne prava na Jadranski obali.

Po razgibanem obdobju oblikovanja prvih pravnih virov pomorskih zakonov v obmorskih mestih, ki so imela status mestne države, se je začelo pomorsko pravo vezati na nastajajoče države v 16. stoletju. Tako je v Franciji leta 1681 prinesla prva takšna Ordonansa Uredbo o trgovski mornarici (Ordonance dela marine marchande), ki je kodificirala vse dotedanje pisano in običajno pomorsko pravo. Kot izvorni dokument pomorskega prava Ordonansa ni veljala samo za Francijo, ampak tudi v državah Sredozemskega morja, dokler niso uzakonile njihovega nacionalnega pravilnika.

### **III. Pomorsko pravo v času Habsburške monarhije**

Habsburžani so na Dunaju vladali veliki državi, ki je pred razpadom leta 1918 vsaj nekaj časa obsegala slovenske dežele in Hrvaško.<sup>4</sup>

Iz tega obdobja izhajajo zakoni in zakonski akti avstrijske monarhije, ki so vladali slovenskim deželam in Hrvaški skoraj štiri stoletja (1527-1918).

Državna oblast in zakoni avstrijske monarhije so bili na vzhodni jadranski obali suspendirani le v času Napoleonove okupacije. Po propadu Benetk, leta 1806, je bila ustanovljena kraljevina Ilirija. V času okupacije so stopili v veljavo zakoni iz francoskega prava.

Zgodovinski nastanek kraljevine je bil povezan s prošnjo Slovencev, Hrvatov, in Srbov iz avstrijske monarhije, da se združijo s kraljevsko Srbijo v skupno državo. Štiristoletna vladavina Habsburžanov je sooblikovala na obalah Jadranskega morja vse

---

<sup>4</sup> Harry Judge prevod Jure Potokar, Oxfordova enciklopedija zgodovine, 1. knjiga, Od pradavine do 19. stoletja, 1993, str. 28.

pomorske dejavnosti: gradnjo ladij in obrti, povezane z njo, izgradnjo pristanišč in infrastrukture, ladjedelnic, itd. Razvoj je potekal v dveh smereh, vojna mornarica je postala ena svetovnih sil na morju poleg močne angleške protestantske monarhije, vojvodine Burgundije, nizozemskega kolonialnega imperija, ter Kitajske. Sočasno se je razvijala trgovska mornarica, namenjena prekomorski trgovini.

V tem obdobju so se oblikovali novi predpisi kot npr. številni cesarski dekreti, patenti in edikti. Eden najbolj znanih predpisov je bil Edikt Marije Terezije, iz njega lahko razberemo interes pomorske politike za plovbo ladij na morju. Cilj predpisov je bil usmerjen v napredek pomorske plovbe in razvoj pristanišč. Razdeljen pa je bil na sedem delov: Služba luških kapitanov, kapitani na ladjah trgovske mornarice, ladijski pisarji, peljar in vodja mornarjev, topničarji in pospravljalci, mornarji in ostala posadka, plače, pristojbine in nagrade kapitana in ostalega ladijskega moštva.

Po združitvi Avstrijske monarhije z Ogrsko, sta vzdrževali pravno zakonodajo povezano s pomorstvom, obe oblasti, vsaka na svojem teritorialnem območju. Tako je bil Trst namenjen pomorski trgovini Avstrije, Rijeka pa Madžarske.

#### **IV. Pomorsko pravo Kraljevine Jugoslavije**

Po propadu avstrijske monarhije je Kraljevina Jugoslavija nasledila pravno stanje iz normativnih aktov in pomorskih predpisov Avstro-Ogrske, katerih prevod je še danes v Bakru.

#### **V. Pomorsko pravo po letu 1945**

V bivši Jugoslaviji so na področju pomorskega prava veljali zakoni in podzakonski akti, ter republiški zakoni, od katerih so bili v Sloveniji najpomembnejši:

1. Zakon o pogodbah o izkoriščanju morskih ladij (Uradni list FLRJ, št. 25/59).
2. Zakon o pomorski in notranji plovbi (ZPNP), (Uradni list SFRJ, št. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89, 29/90).
3. Zakon o lukah (Uradni list SRS, št. 7/77, 21/78, 29/86).
4. Zakon o varnosti pomorske in notranje plovbe (Uradni list SRS, št. 17/88).

Zakon o pomorski in notranji plovbi je bil celovit zakon pomorskega imovinskega in upravnega prava, ki je dopuščal republikam, da z republiškimi predpisi regulirajo tista

vprašanja, ki niso normirana s plovnim zakonom ali za katera vprašanja ta zakon izrecno pravi, da jih lahko regulirajo republike in Zakon o izkoriščanju pomorskih ladij iz leta 1959, ter trije pomembni zakoni imovinskega prava iz leta 1966: Zakon o nadomestilu škode zaradi trčenja ladij, Zakon o reševanju na morju in notranjih plovnih poteh in Zakon o reševanju potopljenih stvari iz morja.

Na samem začetku osamosvojitve slovenske države je bil glavni izvor pomorskega prava v Republiki Sloveniji Zakon o pomorski in notranji plovbi (UL SFRJ, št. 12/77). Ta zakon je prevzela Republika Slovenija 25. junija 1991 po 4. členu Ustavnega zakona za izvedbo temeljne ustavne listine o samostojnosti in neodvisnosti Republike Slovenije (Uradni list, št. 1/91).

## Novo slovensko pomorsko pravo

V prvi vrsti je treba povedati, da je Pomorski zakonik novejši, v njem niso zajeti mednarodni instrumenti, ki v jugoslovanskem času niso niti obstajali ali niso bili zaradi socialistične strukture države sprejeti.

Slovenski Pomorski zakonik je celovit. Za razliko od prejšnjega zakona, vsebuje tudi norme mednarodnega pomorskega prava.

Tretja prednost našega zakonika je, da ne vsebuje norm o celinski plovbi. Kolikor je poznano, je bila komisija, katera je izdelala ZPNP,<sup>5</sup> prisiljena združiti pomorsko in notranjo plovo v en normativni akt, kar je v novem zakoniku ločeno. Prednost Pomorskega zakonika je v tem, da nima specifičnosti socialistične družbene ureditve. Ta se najprej nanaša na svobodo lastništva nad ladjo. V želji, da se jugoslovanske ladje čimbolj izenačijo z ladjami liberalno ekonomsko urejenih držav, je bivši zakon jugoslovanske ladje skoraj popolnoma izenačil z ladjami navedenih držav. Stvarna razlika je v tem, da se namesto izraza "nosilec pravic" uporablja izraz "lastnik". Jugoslavija ni naredila izenačenja zaradi nekaterih ideoloških pobud, temveč iz razloga, da ji je bilo na ta način edino mogoče poslovati v mednarodnem pomorskem prometu.<sup>6</sup>

Pomorski zakonik Republike Slovenije, ki ga je Državni zbor Republike Slovenije sprejel na svoji seji dne, 23. marca 2001 (Uradni list RS, št. 26/01), je prva celovita kodifikacija pomorskega prava na območju Slovenije in v primerjavi na predhodne predpise predstavlja napredek v razvoju pomorskega prava na Slovenskem. Pomorski zakonik ureja bolj ali manj vsa vprašanja pomorskega prava, vključno s suverenostjo Republike Slovenije. Zaradi obsežnosti (999 členov) je zanj primerna uporaba izraza "zakonik". Okvir Pomorskega zakonika je bil ZPNP, ki je zgrajen na ogrodju najpomembnejših mednarodnih konvencij. Pomorsko pravo je izrazito mednarodno obarvano. Za njegov zgodovinski razvoj je namreč značilno, da so mednarodne konvencije nastale pogosto prej kot nacionalni zakoni. Danes je praktično celotno področje pomorskega prava urejeno z mednarodnimi, bodisi meddržavnimi ali pa avtonomnimi, pravili. Čeprav je bila snov v pretežni meri črpana iz tujih in mednarodnih pravnih vrelcev, so takšen predpis prvič v zgodovini slovenskega naroda pisali izključno Slovenci. Sodelovali so zaposleni na pravni fakulteti (dr. Marko Ilešič, dr. P. Grilc, dr. A. Polajnar-

---

<sup>5</sup> Uradni list SFRJ, št. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89, 29/90.

<sup>6</sup> Branko Jakaša, Upporedno pomorsko pravo, Zagreb, 1994, št.1-4, str.78.

Pavčnik, dr. M. Škrk, dr. Wedam-Lukić in dr. B. Zabel) in Fakultete za pomorstvo in promet (mag. A. Pirš, mag. A. Novak, mag. Z. Klasek, mag. J. Rugelj, mag. J. Brank in D. Ulčar). Pri obrazložitvi sta v največji meri sodelovala dr. Ilešič in dr. Pavliha. Osnutek Pomorskega zakonika je bil oddan v začetku poletja 1994, potem pa je sledilo usklajevanje z ministrstvom ter drugimi zainteresiranimi, zlasti s pomorskimi agenti. Predlog Pomorskega zakonika za prvo obravnavo je bil objavljen septembra 1994 v Poročevalcu DZ RS, št. 34/94. Po dolgotrajnih usklajevanjih je bil predlog Pomorskega zakonika za drugo obravnavo, oziroma za sprejem po hitrem postopku, objavljen v Poročevalcu DZ RS, št. 41/00 z dne, 13. junija 2000. Med strokovnjaki z Ministrstva za promet je treba omeniti pomemben prispevek državnega sekretarja g. E. Roškarja, g. A. Grünfelda, gdč. N. Brejc in gdč. A. Andrijašič.<sup>7</sup> S tem, ko smo se približali izvirnemu slovenskemu pravu, je bila delno uresničena Resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije iz leta 1991 (Uradni list RS, št. 10/91), ki je med drugim zavezuje državo, da skrbi za pomorskopravno ureditev skladno z mednarodnimi pravili.

V pripravi novega zakonika je bilo treba upoštevati najnovejše izkušnje tujih, zlasti pomorsko razvitih, držav. Pri nastajanju Pomorskega zakonika smo se tako v precejšnji meri zgledovali po novih dognanjih v Angliji (Carriage of Goods by Sea Act iz leta 1992), Italiji (projekt sprememb Codice della navigazione), Kanadi (Carriage of Goods by Water Act, 1993), Kitajski (novi Pomorski zakonik iz leta 1993) in Hrvaški (novi Pomorski zakonik iz leta 1994, ki je kasneje že doživel spremembe), prav tako pa tudi po posebnostih nekaterih drugih držav, med njimi predvsem Francije, Nemčije, ZDA in Malte. Pomembna je praksa v okviru mednarodne pomorske organizacije – IMO (zlasti njenega znamenitega Inštituta za mednarodno pomorsko pravo na Malti – IMO IMLI), v regionalnih pogledih pa je bilo treba upoštevati številne uredbe in direktive Evropske unije glede uveljavitve načela svobode pri nudenju pomoči v pomorskem prometu med državami članicami ter državami članicami in tretjimi državami na področju komunikacij, pritožb, prošenj ter zaslišanj, usklajenega zagotavljanja prostega dostopa do tovara in oceanske trgovine, nepravičnih cenovnih postopkov v pomorskem prometu itd.

Izhodišče Pomorskega zakonika je ustvaritev konsistentnega in mednarodno primerljivega sistema pomorskega prava ob upoštevanju evropske in slovenske pravne tradicije. Gre za postavitve normativne ureditve v sodobni svet evropskih pomorskopravnih ureditev. Tako se ta ureditev ponovno dejansko vključuje v slovensko

---

<sup>7</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, 2001, str. 16.

pravno tradicijo, kar pomeni tudi kulturno tradicijo. S tem neprestano predstavlja civilizacijske vrednote naših ljudi in našega narodovega prostora. Ob tem ni bilo moč zanemariti specifičnosti slovenskega pomorskega prostora.

Zakonik ne ureja notranje plovbe po notranjih vodah (to je po rekah, jezerih, kanalih ipd.)<sup>8</sup>. Razlog tiči predvsem v dejstvu, da ta plovba za Slovenijo ni posebno pomembna, in da so tovrstna pravila tudi v svetu razmeroma nedorečena. Notranjo plovbo je uredil poseben Zakon o plovi po celinskih vodah (ZPCV)/(Uradni list RS, št. 30/02)<sup>9</sup>.

Pomorski zakonik v osnovi predvideva štiri skupine upravnih nalog, in sicer skrb za varnost plovbe, druga upravna opravila na področju plovbe, vpisovanje plovil in inšpekcijski nadzor.<sup>10</sup>

Pomorski zakonik ne vsebuje več posebnih določb o odgovornosti za jedrsko škodo in s tem tudi posebnih določb o odgovornosti za jedrsko škodo. Sankcionira pa nepravilno plovbo jedrskih ladij.

Praktično pomembna je rešitev zakonika, da vse zneske izraža po zgledu mednarodnih konvencij v "posebnih pravicah črpanja" (SDR)<sup>11</sup> torej v enoti mednarodnega sklada.

Pomorski zakonik je drugi najdaljši slovenski predpis (poleg Obligacijskega zakonika), saj je sestavljen iz 999 členov, ki so razvrščeni v enajst delov (glej prilogo 1).

---

<sup>8</sup> Tudi v svetu veljajo posebna pravila za plovbo po notranjih vodah (rekah, jezerih ipd.), kar je seveda že razvidno iz imena bivšega Zakona o pomorski in notranji plovi. Na mednarodni ravni urejajo notranjo plovbo posebne konvencije, kot so na primer:

- Konvencija o pogodbi in prevozu blaga po notranjih vodah, Ženeva, 6. februar 1959 (ne velja);
- Konvencija o poenotenju nekaterih pravil o trčenju ladij v notranji plovi, Ženeva, 15. marec 1960 (velja od 13. septembra 1966 in je obvezovala tudi bivšo SFRJ);
- Konvencija o registraciji ladij v notranji plovi in Protokola št. 1 ter 2, Ženeva, 25. januar 1965 (velja od 24. junija 1982 in je z obema protokoloma obvezala tudi bivšo SFRJ);
- Konvencija o omejitvi odgovornosti lastnikov ladij v notranji plovi, in SDR Protokol, Ženeva, 5. julij 1978 (ne velja);
- Konvencija o pogodbi o mednarodnem prevozu potnikov in prtljage po notranjih vodah, Ženeva, 1. maj 1976 (ne velja), ter SDR Protokol, Ženeva, 5. julij 1978 (ne velja);
- Renska pravila o generalni havariji v notranji plovi, 1979, 1986, 1991;
- Strasbourška konvencija o omejitvi odgovornosti v notranji plovi, Strasbourg, 4. november 1988 (velja od 1. septembra 1977);
- Konvencija o civilni odgovornosti za škodo, ki nastane med prevozom nevarnega blaga po cesti, železnici in notranjih vodah, Ženeva, 10. oktober 1989 (še ne velja).

<sup>9</sup> [http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r01/predpis\\_ZAKO3301.html](http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r01/predpis_ZAKO3301.html).

<sup>10</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, 2001, str. 17

<sup>11</sup> Vrednost SDR je enaka tržni vrednosti določenih zneskov petih valut (do 31. decembra 1980 je bilo v "košarici" šestnajst valut), in sicer ameriškega dolarja (42%), nemške marke (19%), francoskega franka (13%), britanskega funta (13%), in japonskega jena (13%). Če katera od naštetih valut oslabi, velja domneva, da se bodo druge okrepile ter tako stabilizirale vrednost SDR. Čeprav SDR ublaži nihanje posameznih valut, se ne more prilagajati svetovni inflaciji, zato sta zlato in SDR še vedno precej nezanesljivi.

## **Kratek opis določb Pomorskega Zakonika RS**

### **Prvi del - Splošne določbe in suverenost Republike Slovenije**

#### **I. Splošne določbe**

Zakonik ureja suverenost, jurisdikcijo in nadzor Republike Slovenije na morju, varnost plovbe po teritorialnem morju in notranjih morskih vodah ter pravni režim pristanišč; vpis plovil, omejitve ladjarjeve odgovornosti, skupno havarijo, izvršbo za zavarovanje plovil ter kolizijskega pravila.

Za razlago oziroma pomen izrazov so bila upoštevana mednarodna pravila in praksa držav. Še posebej velja to pri definiciji vojaške ladje, javne ladje ter jedrske ladje.

Razlika med starim in novim zakonom je dolžina čolna, ki meri 24 in ne več 12 metrov. To je posledica razvoja mednarodnega pomorskega prava.<sup>12</sup>

#### **II. Suverenost Republike Slovenije**

Nekdanja SFRJ je imela področje prava morja (pomorskega mednarodnega prava) urejeno z Zakonom o obalnem morju in epikontinentalnem pasu Socialistične federativne republike Jugoslavije (Uradni list SFRJ, št. 49/87). Ko se je leta 1991 Slovenija osamosvojila je notificirala nasledstvo Konvencije Združenih narodov v pomorskem mednarodnem pravu, ki je bila podpisana v Montegu Bayu na Jamajki 10. decembra 1982 (objavljena v Uradnem listu SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 1/86), veljati pa je začela 16. novembra 1994.

V skladu s pravili in načeli mednarodnega prava Slovenski Pomorski zakonik ureja režim Republike Slovenije nad morjem pod slovensko suverenostjo, jurisdikcijo in nadzor nad domačimi in tujimi slovenskimi ladjami v tem morju v skladu z domačo zakonodajo ter mednarodnim pravom, jurisdikcijo ter nadzor nad dejavnostmi v tem morju ter pravico do pregona nad tujimi ladjami, če kršijo pravni red Republike Slovenije v morju pod njeno suverenostjo.

---

<sup>12</sup> Poročevalec, Predlog Pomorskega zakonika in obrazložitvev, 2000, št.41, str.114.

V 4. členu (izhaja iz Ustave RS) Zakonika je zapisano, da je Republika Slovenija enotna in nedeljiva država ter določa suverenost Republike Slovenije nad njenimi notranjimi morskimi vodami in teritorialnim morjem. 8. člen Ustave RS pa govori, da je zakonik usklajen z mednarodnimi pogodbami ter s splošno veljavnimi pravili in načeli mednarodnega prava.<sup>13</sup> Glede na to, da zunanja črta teritorialna morja še ni določena, je za mednarodno pogodbo, s katero je lahko določena mejna črta, mišljena predvsem Osimska pogodba iz leta 1975.<sup>14</sup> Za hrvaško pa bo tam, kjer bo to določila mednarodna pogodba.

V tem poglavju je urejena še mednarodnopravno priznana pravica obalne države do pregona tuje ladje, ki je tudi v skladu z 52. členom Zakona o nadzoru državne meje (Uradni list RS, št. 1/91).

---

<sup>13</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, 2001, str.21

<sup>14</sup> Poročevalec, Predlog pomorskega zakonika in obrazložitev, 2000, št.41, str.115.

## **Drugi del – Varnost plovbe**

### **I. Skupne določbe**

V tem poglavju so določeni splošni pogoji o varnosti plovbe, ki obsegajo pojem varnosti plovbe, in sicer plovne poti na morju, objekte za varnost plovbe (označbe na plovnih poteh), vrste morskih pristanišč, sidrišča, pogoja, ki jih morajo izpolnjevati plovila in plavajoče naprave ter posadke na njih, in dolžnosti oseb, ki opravljajo prevoz v javnem prometu ali izkoriščajo pristanišče ali skrbijo za vzdrževanje in zaznamovanje plovnih poti.

Vsebinsko so navedena pravila le zakonska konkretizacija mednarodnih pomorskih običajev z dolgo zgodovinsko tradicijo in operacionalizacija veljavnih mednarodnih konvencij iz 1958 leta, zlasti Ženevskega statuta o mednarodnem režimu morskih pristanišč iz leta 1923 in Konvencije o olajšavah v pomorskem prometu iz leta 1966.

Poglavitni organ, ki mora skrbeti za varnost plovbe, je Uprava RS za pomorstvo v okviru Ministrstva za promet, ki je prevzela tudi naloge bivše pristaniške kapitanije. Pomorski zakonik natančno določa njene pristojnosti v 26. členu Pomorskega zakonika.

V tem delu Pomorskega zakonika najdemo novo 4. točko 25. člena, ki pravi, da je oseba, ki opravlja prevoz v javnem prometu, izkorišča pristanišče ali skrbi za vzdrževanje in zaznamovanje plovnih poti v teritorialnem morju in notranjih morskih vodah Republike Slovenije dolžna, poleg 1., 2. in 3. točke tega člena voditi še dokumente in zbirati podatke pomorščakov, ki so vkrcani na ladjah, o njihovih izkušnjah, usposabljanju, zdravstveni sposobnosti in sposobnosti za dodeljenje dolžnosti in dela na ladji.

#### **I.a) Nove rešitve**

V novem Pomorskem zakoniku se namesto luka uporablja izraz pristanišče, kar je v skladu z Resolucijo o pomorski usmeritvi Republike Slovenije, Pomorski zakonik je zasnovan širše kot Zakon o lukah, širši pa je tudi od dosedanjega ZPNP, saj obe problematiki združuje.

Definicija pristanišča je smiselno enaka tisti iz Zakona o lukah in ZPNP. Opredeljena je tudi pristaniška infrastruktura, ki se lahko uporablja le za namen, ki mu služi, in ne more biti del stečajne mase. Pred vsako spremembo pristaniške infrastrukture pa je treba pridobiti soglasje vlade RS oziroma organa lokalne skupnosti. Pristanišča so v

35. členu Pomorskega zakonika razdeljena na: a) pristanišča za javni promet, b) pristanišča za posebne namene in c) vojaška pristanišča. Pristanišča za posebne namene pa v: a) športna pristanišča, b) turistična pristanišča, c) krajevna pristanišča in d) druga pristanišča. V ureditev vojaških pristanišč in pristojnosti v zvezi s tem se zakonik ne spušča, ureja pa prej našteta pristanišča.

Med pojmi, ki jih uvaja Pomorski zakonik, je pomembna tudi opredelitev pristaniške dejavnosti (vkrcevanje in izkrcevanje tovora, vstopanje in izstopanje potnikov, skladiščenje, sortiranje, dodelava in oplemenitenje blaga, oskrba ladij in prevoznih sredstev ter njihovih posadk in potnikov, pristaniška pilotaža in vleka ladij ter druge gospodarske dejavnosti). Ta se odvija v obliki gospodarske javne službe ali pa jo kot svojo dejavnost opravljajo gospodarski subjekti izven režima javne službe.

Pomorski zakonik je v skladu z zakonom o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. 32/93), ki zajema tudi področje ureditve gospodarske javne službe, opredelil javno gospodarsko družbo. Storitve, ki jih upravlja gospodarska javna družba, so naštete v 43. členu Pomorskega zakonika, te so: a) redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture, namenjene za javni promet, b) redno zbiranje odpadkov s plovil in c) redno vzdrževanje objektov za varnost plovbe in plovnih poti. Zagotavljanje gospodarske javne službe pa: a) z dajanjem koncesij osebam zasebnega prava, b) v javnem podjetju, c) v režijskem obratu. Zakonik je na novo opredelil, pristaniško infrastrukturo in gospodarjenje z njo ter vzpostavil učinkovit sistem financiranja infrastrukture (pristojbine za uporabo pristanišča, ladijske ležnine, pristojbine za privez, cene za storitev zbiranja in odvoza odpadkov s plovil in proračuna), red v pristaniščih in drugih delih teritorialnega morja, izvajanja remorkaže in obvezne pilotaže ter vzdrževanje pomorskih plovnih poti.

V Pomorskem zakoniku so v največji možni meri uporabljene rešitve iz primerjalnih ureditev, s tem da objektivne meje predlaganih rešitev določata slovenska ustavna ureditev in Zakon o gospodarskih javnih službah.

Gospodarsko javno službo v koprskem tovornem pristanišču zaradi splošnega pomena za državo kot celoto zagotavlja Republika Slovenija. V drugih gospodarskih pristaniščih pa gospodarsko javno službo zagotavlja lokalna skupnost. Javna služba na področju pristaniških dejavnosti se zagotavlja z dajanjem koncesij osebam zasebnega prava, v javnem podjetju, v režijskem obratu, kar je usklajeno z rešitvami iz Zakona o gospodarskih javnih družbah.

Zakonik se ne spušča v pomembno problematiko morskega dobra, v katero spadajo zlasti morje, morska obala, valolomi, ladjedelniški navozi, nasipi, plitvine, čeri, grebeni, ustja rek, ki se izlivajo v morje, kanali, ki so povezani z morjem, in živa ter neživa naravna bogastva itd. To je urejeno v Zakonu o vodah (Uradni list RS, št. 67/2002).

## **II. Red v pristaniščih**

Stalen nadzor nad izvajanjem reda v pristaniških in preostalih delih teritorialnega morja in notranjih morskih voda, varnost plovbe, opravljanjem pomorskega prometa in vzdrževanje objektov za varnost plovbe in plovnih poti opravlja Uprava Republike Slovenije za pomorstvo.

Določbe o pristaniškem redu so izraz klasičnega mednarodnega pomorskega prava o režimu domačih ali tujih ladij v slovenskih pristaniščih. Glavni vir tega mednarodnega prava so bile v preteklih desetletjih sklenjene tako imenovane konzularne konvencije, ki so odločilno vplivale na splošno sprejete mednarodne običaje.

Septembra 1999 je vlada sprejela Sklep o določitvi organizacije za opravljanje strokovno tehničnih del glede varnosti in sposobnosti ribiških ladij in čolnov za plovbo in ribolov, s katerim je prenesla v naše pravo direktivo Sveta 97/79/EC (Uradni list RS, št. 76/99), Odredbo o znižanju tarife pristaniških pristojbin oljnih tankerjev z ločenim balastom, ki upošteva uredbo Sveta 29/78/EC (Uradni list RS, št. 1/00), in uredbo o ratifikaciji Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (Port State Control, Mednarodne pogodbe, št. 8/00). V usklajevanju s pravnim redom EU je bil septembra 1999 sprejet Sklep o določitvi pooblaščenice organizacije za opravljanje strokovno tehničnih del za ugotavljanje izpolnjevanja pogojev za trženje plovil za rekreacijo (valja od oktobra 1999). Do konca leta 2001 naj bi v Kopru ustanovili Medresorski center za nadzor nad plovbo, koordinacijo iskanja in reševanja na morju in nadzor nad plovbo ribiških ladij, in sicer v sodelovanju s Francijo na podlagi modela njenih CROSS centrov (za pomorstvo je sicer pristojna Uprava RS za pomorstvo v okviru Ministrstva za promet in zveze). Republika Slovenija ima tudi oblikovan program razvoja pristaniške infrastrukture za koprsko pristanišče, ki je zajeto v "vseevropsko omrežje" (TEN – Trans European Network).

Pri normiranju pristaniškega reda je Pomorski zakonik sledil novjšim prizadevanjem mednarodne skupnosti za povečano varnost okolja in zaščito morskih voda.

Poleg drugih prepovedi določa, da ladja, ki prevaža več kot 2000 ton olja (naftnih derivatov), ne more vpluti v naše pristanišče brez finančnega poročstva (na primer zavarovanja) za kritje morebitne škode. Ladja, ki je povzročila onesnaženje morja, pa ne more zapustiti našega pristanišča, dokler ne deponira sredstev za kritje škode.<sup>15</sup>

### III. Ladja

Ladja je v Pomorskem zakoniku definirana nad 24 metrov, razen vojaške ladje, potniška ladja je ladja, ki prevaža več kot 12 potnikov. Na hrvaškem je ladja še vedno dolžine nad 12 metrov in bruto tonaža večja od 15 ton ali za več kot 12 potnikov.

Pomembna novost je v tem, da so za tehnično nadzorstvo pristojni klasifikacijski zavodi, ki so polnopravni člani Mednarodnega združenja klasifikacijskih zavodov.

Vsebina teh določb je v glavnem povzeta po pravilih raznih mednarodnih pomorskih konvencij. Kot navaja praksa, mora imeti povprečna ladja več kot 50 različnih dokumentov.

Celotno poglavje je usklajeno s številnimi mednarodnimi konvencijami.<sup>16</sup>

*Sposobnost ladje za plovbo po 1. točki 91. člena Pomorskega zakonika se ugotavlja s tehničnim nadzorom, ki ga opravljajo klasifikacijski zavodi, ki so polnopravni člani Mednarodnega združenja klasifikacijskih zavodov (IACS).*<sup>17</sup> Za ugotavljanje sposobnosti ribiških ladij in čolnov, vpisanih v vpisnik ribiških ladij in vpisanih ribiških čolnov RS za plovbo in ribolov in izdajanje predpisanih listin in knjig, ter opravljanje osnovnih, rednih in izrednih pregledov se je na območju Republike Slovenije določilo Germanische Lloyd, Vorsetzen 32, Hamburg, ki vključuje slovensko družbo Slovenija Lloyd d.o.o., Jakšičeva 5, Ljubljana.<sup>18</sup>

### IV. Čoln

Prej smo omenili, da se po novi ureditvi šteje čoln za plovilo, ki meri v dolžino manj kot 24 metrov, kar pomeni, da bo večina plovil, ki se uporabljajo v navtičnem turizmu (npr. jahte), spadala v "milejši" režim kot ladje v skladu z direktivo ES št.

---

<sup>15</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, 2001, str. 29-30.

<sup>16</sup> Poročevalec, Predlog pomorskega zakonika in obrazložitev, 2000, št. 41, str. 118.

<sup>17</sup> Uradni list, št. 26/01, Pomorski zakonik, 1. stavek, 93. člen, str. 2686.

<sup>18</sup> Uradni list RS, št. 76/99, Sklep o določitvi organizacij za opravljanje strokovno tehničnih del glede varnosti in sposobnosti ribiških ladij in čolnov za plovbo in ribolov.

94/25/CE z dne, 16.6.1994 o plovilih za rekreacijo.<sup>19</sup> To ne velja v celoti za ugotavljanje sposobnosti čolnov. Uprava RS za pomorstvo je pristojna za ugotavljanje sposobnosti (z osnovnim, rednim in izrednim pregledom) čolnov za plovbo za čolne do 12 metrov, za čolne nad 12 metrov pa je (kot za ladje) pristojen klasifikacijski zavod. Dovoljenje za plovbo in izplutje čolna izda Uprava RS za pomorstvo: a) če je glede na konstrukcije in plovne lastnosti ter opremo ugotovljena njegova sposobnost za plovbo, b) če je zanj izdano dovoljenje za plovbo in c) če ga upravlja usposobljena oseba, ter na podlagi listin o sposobnosti čolna za plovbo.

## **V. Plavajoče naprave**

Ta del Pomorskega zakonika določa, katere so tiste naprave, ki se vpisujejo v register. Ugotavljanje sposobnosti za plovbo plavajočih naprav ugotavlja enako kot za čolne Uprava RS za pomorstvo.

## **VI. Inšpekcijski nadzor**

Zakonik ureja delo pomorske inšpekcije, ki je organizirana pri ministrstvu za promet.

Inšpekcijsko nadzorstvo vsebuje vse elemente, ki vplivajo na pomorski promet, njegovo varnost in varstvo morskih voda ter okolja. Gre za nadzor sposobnosti ladij za plovbo (stanje in oprema ladje, ladijska posadka, pravilnost krcanja blaga, oprema ladje za preprečevanje onesnaženja morja), za stanje plovnih poti, za pilotažo in remorkažo, za stanje pristaniških operativnih obal, gradnjo objektov na obalah in morju ter drugo.

Inšpekcijska služba se deli na navtično inšpekcijo, ladijsko-strojno in hidrogradbeno inšpekcijo zaradi vsebine posameznih nalog in pristojnosti.

Ženevski statut o mednarodnem režimu morskih pristanišč iz leta 1923 nalaga skrb za spoštovanje mednarodnih norm ter za prepoved diskriminacije tujih ladij v pristaniščih za mednarodni promet. Za drugi pravni temelj dela pomorske inšpekcije in vsebino določb v nacionalnih predpisih so predvsem tiste mednarodne konvencije, ki so unificirale splošni javni interes za varnost plovbe in človeških življenj na morju ter za varnost okolja. To so Mednarodna konvencija o zaščiti človeških življenj na morju (SOLAS), Mednarodna

---

<sup>19</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, 2001, str. 31.

konvencija o pomorskih črtah, Mednarodna konvencija ILO št. 147 o delovnih pogojih za pomorščake ter Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (STCW).<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, 2001, str. 32-33

## **Tretji del – Državna pripadnost, identifikacija in vpis ladje**

### **I. Državna pripadnost**

Znano je načelo, po katerem lahko vsaka država da državno pripadnost ladjam in samo ta država lahko preverja, ali ima ladja veljavno pripadnost te države. Iz leta 1873 poznamo primer, ki se je imenoval "Virginus" in iz leta 1926 primer "I'm alone". Tako so v prvem primeru državljani Španije prijavili državno pripadnost ladje pod Ameriško zastavo, ki so jo potem vili na odprtem morju. V primeru "I'm alone" pa so imeli Američani kanadsko zastavo. S tem so se izognili nadzora na odprtem morju s strani svoje države. Iz tega stališča je prišlo do poenotenja kriterijev v uredbi, po pogovorih o poročilu Lorda Reaya in prof. Assera, za vpis ladij za vse takratne pomorske države.<sup>21</sup> Državna pripadnost se je tako uredila v materialno pravnem pogledu. Uredba je prinesla Pravilnik 30. septembra 1896, ki ga je prevzela tudi Komisija za mednarodno pravo UN čez petdeset let, ki je imela že 65 članic.

Slovensko državno pripadnost in hkrati s tem pravico in dolžnost, da izobesi slovensko pomorsko zastavo, pridobi ladja z vpisom v slovenski ladijski register.

Vsaka ladja mora biti individualno določena in prepoznavna, zato mora imeti poleg državne pripadnosti tudi ime, vidno označeno pa mora biti tudi pristanišče vpisa v register.

### **II. Slovenski ladijski register**

Evidenco pravnih razmerij na ladjah zakonik imenuje Slovenski ladijski register (analogno sodnemu registru). Postopek vpisovanja je popolnoma prepuščen pristojnemu upravnemu organu (Uprava RS za pomorstvo) in torej izvzet iz sodne pristojnosti. Dosedanja dvojnost vpisovanja (sodišče in upravni organ) je pomenila povečano obremenitev, tako da je rešitev praktična.

---

<sup>21</sup> Emilio Pallua, Upporedno pomorsko pravo, poglavje Brodovi (Državna pripadnost ladij), Rijeka, 1975, str. 43-59.

## Četrty del - Stvarne pravice na ladjah

V PZ z uvodnimi pojasnili zasledimo razlago slovenskih strokovnjakov, da je vpisovanje v register ladij ena od štirih večjih skupin procesnih določb v Pomorskem zakoniku. Ker je register ladij podoben zemljiški knjigi, je tudi postopek vpisovanja zelo podoben zemljiškoknjižnemu postopku. Celoten postopek vodi upravni organ, ki vodi tudi register ladij. Na naslednji straneh (v IV. poglavju) je podrobneje predstavljen postopek s strani hrvaških strokovnjakov za pomorstvo, o vpisu v register.

V zakoniku je bilo zato potrebno predvideti spremembo Zakona o sodiščih (Uradni list RS, št. 19/94, 45/95, 38/99 in 28/00), in sicer njegovega 103. člena, ki se nanaša na odločanje o vpisih v register ladij.<sup>22</sup>

### I. Pomorska hipoteka

Praksa je pokazala, da bi bilo treba glede na svetovne standarde zamenjati ali dopolniti predpise o hipoteki. Mogoče bi bilo treba iz Pomorskega zakonika izbrisati ali vnesti druge oblike zavarovanj, kot začasni prenos lastništva na ladji ali podobno. Prejšnji predpisi so namreč preveč ščitili dolžnika na škodo upnika.

Teksti hipotek, katere uporabljajo banke in finančniki po svetu, so skoraj izenačeni, tako da tvorijo svetovni standard poslovanja. Razlika je edino v obsegu pooblastil, ki jih dovoljujejo nacionalne zakonodaje držav hipotekarnemu upniku v primeru pogodbenih kršitev hipotekarnega dolžnika.

Zakonik dovoljuje prodajo ladje oziroma tekmovanje na javni dražbi, če lex fori države, kjer se ladja prodaja, ne pozna sodne prodaje.

---

<sup>22</sup> Zakon o sodiščih najdemo na internetni strani [www2.gov.si](http://www2.gov.si). 103. člen pa najdemo na strani [http://www2.gov.si/zak/zak\\_vel.nsf/zakposop/1994-01-0779?OpenDocument](http://www2.gov.si/zak/zak_vel.nsf/zakposop/1994-01-0779?OpenDocument). Citiram besedilo 103. člena Zakona o sodiščih: Okrožno sodišče, katerega sodno območje obsega tudi teritorialno morje Republike Slovenije, je poleg zadev iz 101. člena tega zakona pristojno za sojenje oziroma odločanje na prvi stopnji v vseh sporih, ki se nanašajo na ladje in plovbo po morju ter sporih, v katerih se uporablja pomorsko pravo, v sporih glede izkoriščanja morja in morskega dna ter za vodenje registra ladij.

Za odločanje v sporih o pravicah intelektualne lastnine je na prvi stopnji krajevno izključno pristojno Okrožno sodišče v Ljubljani, razen za spore med delodajalci in delavci v zvezi z izumi, oblikami teles, slikami, risbami in tehničnimi izboljšavami.

## **I.a) Razlastninjenje**

"Pogodba o hipoteki... lahko zajema tudi pravico, da si v primeru neizplačila dolga poplača svojo terjatev z izkoriščanjem ladje, če je to določeno s pogodbo."

Ta odredba je bila uvedena 1985. leta kot novela takratnega Zakona o pomorski in notranji plovbi.<sup>23</sup>

Drugi stavek 227. člena Pomorskega zakonika predpisuje:

"Hipoteka na ladji ne zajema izkoriščanja ladje, če ni drugače dogovorjeno."

"Standardni teksti pogodbe o zastavitvi ladje (dokumenti o mortgageu), dajejo namreč pooblastilo upniku, da prevzame ladjo v posest, kadar dolžnik krši pogodbo, kot je navedeno v dokumentu o mortgageu. Kršitev ni samo zamuda pri odplačilu dolga, ampak tudi nepravilno: vzdrževanje ladje, zavarovanje ladje, plovba v določenih območjih, napake glede vpisa ladje, slabo finančno stanje podjetja, prevoz prepovedanega tovora itd".

Hrvaški strokovnjaki menijo, da je proti temu stilizacija današnjega predpisa preozka, čeprav bi se v praksi z njo lahko živelo, ker standardni tekst hipoteke predvideva, da dospe celotni dolg naenkrat, ko dolžnik naredi eno kršitev od navedenih v hipotekarnem dokumentu (npr. prepusti zavarovanje ladje ali podobno).

Omeniti je treba, da je "mortgage" zastavna pravica angleškega prava, po kateri sme upnik prevzeti ladjo v posest in izkoriščanje, če dolžnik ne izpolni obveznosti. Gre za inštitut tujega prava, ki je na "stranska vrata" (zaradi mednarodnega sistema kreditiranja nakupa ladje) uveden že v ZPNP.

## **I.b) Privatna prodaja**

Razlika med hipoteko in mortgageom je samo še v pravici upnika na privatni prodaji ladje. Naš Pomorski zakonik takšne prodaje ne pozna. Tradicionalno mišljenje je, da sodna prodaja bolj ščiti dolžnika od privatne prodaje, ki se lahko zlorablja.

Hrvaški strokovnjaki pravijo, da to ni točno. Prvič, poslovna in sodniška praksa v svetu kreditiranja je pokazala na temelju mortgagea, da ni zle uporabe privatne prodaje. Če obstaja primer, so rekli, da je zanemarljiv. Drugič, privatna prodaja je lahko primernejši način prodaje od sodne. Pri sodni prodaji se namreč prodaja oglasi in se v razmeroma kratkem času napove javna dražba. Pri privatni prodaji lahko upnik preko posrednika ladjo

---

<sup>23</sup> Kragić Petar, Vladavina prava, Zagreb, 1997, leto 1, št 2-3, str. 138.

nudi na daljši rok, dokler ne doseže najprimernejše cene. Tretjič, upnik mora ravnati razumno ob prodaji ladje in odgovarja dolžniku, če z razumno ceno ne doseže najprimernejše cene. V angleškem predmetu *McHugh v. Union Bank of Canada* (1913) je to načelo sodnik izrazil z besedami:

"It is well settled law that the duty of a mortgagee when realising the mortgaged property by sale to behave in conducting such realisation as a reasonable person would behave in the realization of this own property, so that the mortgagor may receive the credit for the fair value of the property sold."<sup>24</sup>

Javna prodaja osvobaja upnika možnosti te pritožbe, kupca pa možnosti, da kupi ladjo obteženo s terjatvijo. Zaradi tega javna prodaja ni ravno najbolj popularna, ampak imajo banke rade tudi to možnost. Četrtrič, privatna prodaja se lahko objavi, dokler ladja še plove in služi, dokler se pri sodni praksi ladja mora nahajati v pristanišču sodišča. Če se sprejme privatna prodaja, je potrebno tudi za ta institut rešiti načelno dilemo o "posedovanju".

### **I.c) Pomorska hipoteka**

Če bi se osvojil predlog o izvrševanju hipoteke z javno prodajo, bi dobili hipoteko, ki bi upniku dala pooblastila kakršna ima po mortgagu. Po mnenju dr. Petra Kragića ni nobene ovire, da zakonodajalec predpiše takšno pravno uredbo in jo poimenuje pomorska hipoteka, ki bi se razlikovala po obsegu pravic upnika od nepremičninske hipoteke. Spremenjeni 224. člen bi se glasil:

Hipoteka je temeljna pravica, po kateri se je upnik opravičen poplačati iz kupnine, dosežene s sodno prodajo ladje *ali izvensodno prodajo ali prevzemom posesti nad ladjo in izkoriščanjem ladje*.

Ostali del 224. člena bi ostal nespremenjen. Dodati bi bilo treba še 224 (a) in 224 (b) člen:

224 (a) V primeru po poti izven sodne prodaje, mora upnik postopati s previdnostjo dobrega poslovneža ter doseči razumno ceno z oziroma na stanje ladje in ceno takšnih ali podobnih ladij na tržišču.

Upnik odgovarja za vso škodo, ki bi lahko nastala zaradi njegovega nerazumnega ravnanja pri izvensodni prodaji ladje.

---

<sup>24</sup> Kragić Petar, *Vladavina prava*, Zagreb, 1997, leto 1, št. 2-3, str. 139.

224 (b) V primeru prevzemanja ladje v posedovanje in njenega izkoriščanja zaradi zaščite svojih interesov upnik lahko sprejema prihode ladje ter mora zaslužek uporabljati, za izplačilo svoje terjatve.

Ob prevzemanju ladje v posest in izkoriščanje mora upnik postopati kot dober gospodarstvenik.

## **Kratka razlaga tretjega in četrtega dela Pomorskega zakonika**

Slovenija je na poti v Evropo, in ima že v celoti urejeno vprašanje vpisovanja ladij, zlasti kar zadeva prenos lastništva ladij iz enega vpisnika v drugi.

Tretji del Pomorskega zakonika normira državno pripadnost, identifikacijo in vpis ladje. V 210. členu PZ so predpisani pogoji, pod katerimi se ladja mora oziroma se lahko, vpiše v slovenski ladijski register. Kaj vsebinsko pomeni slovenska državna pripadnost ladje ali povedano z drugimi besedami, katere obveze in pravice ima Republika Slovenija glede vpisanih ladij v njen vpisnik, najdemo v Konvenciji UNCLOS (UN Convention on the Law of the Sea)<sup>25</sup>. Država, katere pripadnost ima ladja, mora oziroma ima pravico nad njo opravljati nadzor nad upravnimi, gospodarskimi in tehničnimi vprašanji, ki jih upravlja inšpekcija. Pokojni prof.dr. Predrag Stanković je opozoril, da je v zvezi z vpisniki ladij potrebno najti tako imenovane "genuine link" (bistvene zveze) med ladjo in zastavo, ki jo ta ladja vije.

Kar se tiče postopka za vpis ladij, ki se je prej delil med pristaniško luško kapitanijo in sodiščem, Pomorski zakonik daje vso kompetentnost pristaniški kapitaniji (Upravi RS za pomorstvo) oziroma preko nje kompetentnim telesom v upravni postopek za rešitve, ki jih prinaša v prvostopenjskem postopku. Tožba proti rešitvi drugostopenjskih teles se mora prenesti upravnim sodiščem.<sup>26</sup>

Ta predpis je prevzet iz 271. člena Zakona o pomorski in notranji plovbi, a je dobil v Pomorskem zakoniku povsem drugačno vsebino. Od postopka popolnoma izloča sodišča in predaja vse pristojnosti Upravi za pomorstvo. Rešitve glede na prejšnje predpise o prvem vpisu v list B (lastniški), list C (bremenski) ter rešitev glede pripadnosti ladje so sprejemala sodišča. Luška kapitanija, ki je vodila vpisnik ladij, je odločala le o vpisu opisnih podatkov v list A (opisni).

---

<sup>25</sup> [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm).

<sup>26</sup> Jamnik M. Tomaž, Vlačič Patrick, Pravna praksa, Vpisnik ladij, Ljubljana, 1998, št. 11, str. 34.

Razdelitev kompetentnosti pri vpisu ladij med sodiščem in luško kapitanijo je nepotrebno podaljševalo in dražilo sam postopek.

Eno od osnovnih načel zemljiško knjižnega postopka, na katerem temelji postopek za vpis ladij v vpisnik je, da je organ pristojen za odločanje o vpisu ne pa le za ugotavljanje upravičenosti pravnega naslova za vpis, ki ga dobi od nekega drugega pristojnega organa.

Tudi v sodiščih se v tem pogledu deli postopek vpisa v zemljiško knjigo od drugih neposrednih in pravnih postopkov. Če v neposrednem postopku, vključno z zemljiško knjižnim vpisom, pride do spora, bo sodišče stranke napotilo na rešitev spora v pravnem postopku. V 282. členu Zakonika piše: "Vpisi v register se opravljajo po določbah zakona, ki ureja splošni upravni postopek, če ni v tem zakonu drugače določeno." Nadalje v 291. členu, prvega stavka, 3. točke navaja med drugim, da bo Uprava za pomorstvo, katera vodi vpisnik ladij, dopustila vpis v vpisnik, "če je predlog glede na vsebino predloženih listin utemeljen." Z drugimi besedami to pomeni, da bo pristaniška kapitanija dovolila vpis, če bo sprejela dokument, iz katerega sledi, da je zahteva vpisa osnovana na dokumentu, ki ga mora izdati neko drugo telo. Kadar bi o upravičenosti pravnega naslova za vpis odločevala Uprava za pomorstvo, ne bi bilo potrebno zahtevati omenjenega dokumenta. To vprašanje bi reševala glede na razpoložljive dokaze, kot je to primer v sodnih in pa tudi v upravnih postopkih. V tem primeru se po mnenju hrvaških strokovnjakov situacija na prejšnje stanje ni niti malo spremenila. Zastavlja se vprašanje, katero bo to telo oziroma pravna oseba, ki bo postopek izvajal.

Za predznambo se zahtevajo listine, na katerih je predznamba dovoljena. Splošno rečeno gre za odločitve sodišča, ter "zahteve sodišča, upravnega organa ali organizacije v opravljanju poslov javnih pooblastil, ki so jim zaupana z zakonom, kadar so po zakonu upravičeni, da po uradni dolžnosti odredijo, naj se določene terjatve uredijo s hipoteko na ladji". (323. člen, tretja točka)

Enako stališče velja za zaznambo po določilu 337. člena, drugega odstavka Pomorskega zakonika: "Zaznambo osebnih razmerij in izbris takšne zaznambe odredi organ, pristojen za vodenje registra na podlagi listin, s katerimi se ta razmerja dokazujejo in sicer na predlog strank, njihovih zakonitih zastopnikov ali pristojnih organov."

Tudi za hipoteko je jasno, da se lahko vpiše samo na temelju sodniške odločitve.

O postavljanju pravnih temeljev za pogodbeno hipoteko je potrebna originalna listina, kot sledi iz določil 291. člena, 1., 3. in 4. točke ter 293. člena Pomorskega zakonika.

Iz navedenega sledi, da bo Uprava za pomorstvo oziroma njeno nadrejeno telo, pristojno za reševanje vprašanj, ki se direktno nanašajo na slovenski register ladij. Ti primeri so navedeni v 291. členu, 1., 2. in 4. točke. Glede na citirano iz 1. točke člena bo Uprava za pomorstvo dovolila vpis "če iz registra, glede ladje ali pravic na ladji ne izhaja, da obstoji kakšna ovira za zahtevani opis, če so pri predlogu za prvi vpis ladje v slovenski register izpolnjeni pogoji iz 215. člena tega zakona".

Uprava za pomorstvo bo zavrnila zahtevo za vpis ladij v slovenski ladijski register, če vse zahteve ne bodo zadovoljene. Takšen postopek je opravičljiv. Toda, zastavlja se vprašanje, kako rešiti problem, Uprava za pomorstvo bo morala zavrniti to zahtevo, če je kot lastnik vpisana oseba A, zahteve za vpis pa predstavlja oseba B.

Po 2. točki 291. člena Pomorskega zakonika bo Uprava za pomorstvo dopustila vpis tudi "če ni utemeljenega dvoma o tem, da ima predlagatelj pravico predlagati vpis in da so udeleženci, na katerih se nanaša vpis, sposobni razpolagati s temi pravicami".

Iz citiranega dela sta razvidni dve odredbi. Pravi stavek vsebuje z drugimi besedami to, kar je rečeno v 1. točki. Listina, ki služi kot temelj za vpis, vsebuje samo obstoj tega naslova, ne glede na to ali se lahko ta naslov vpiše z ozirom na stanje v slovenskem registru ladij. To lahko reši samo telo, katero vodi ta vpisnik.

Drugi del citirane stavka se bo omejil na problem v okviru postopka vpisovanja kot sledi iz 1. točke tega člena. Na primer, če je hipoteka osnovana na osebo A, lastnik pa je oseba B, je jasno, da oseba A ni sposobna razpolagati s pravico, ki izhaja iz listine. Ta zahteva se še posebej nanaša na primere fakultativnega vpisa. Uprava za pomorstvo bo morala zahtevati, ali ima oseba, ki se ji priznava pravica lastništva in ne spada pod obvezni vpis, soglasje lastnika za vpis ladje v slovenski ladijski register.

Drugi zaključek se nanaša na splošne omejitve in stvarne sposobnosti osebe. Za reševanje tega vprašanja telo, ki vodi absolutni vpisnik, nima nikakršne integracije. Za reševanje so nadležna izključno sodišča.

Končno, "če imajo listine takšno obliko, kakšna se zahteva za dovolitev vknjižbe, predznambe ali zaznambe". (4. točka)

Hrvaški strokovnjaki menijo, da pristaniška kapitanija ni pristojna za reševanja pravnega vprašanja za naslov vpisa ladje v register ladij. To sledi iz okoliščin, da Uprava za pomorstvo dobiva pravni naslov za vpis, ne pa tudi, da o njem odloča. Odločitev o obstoju tega naslova je lahko velikokrat zelo komplicirana. Sem sodijo primeri, za katere se velikokrat zahteva veliko pravnega znanja, ki se lahko zahteva samo od specializiranih

sodišč. Če stvar v tem pogledu ni sporna, je situacija jasna. Luška kapitanija dobi rešen problem naslova tako, da ni potrebno nobeno specializirano znanje.

Dokler teče o obstoju naslova ladje spor, ni končne odločbe o tem naslovu. V tem primeru je mogoče zaščititi pravice osebe, kateri se bo priznal naslov za vpis po poti instituta predznanbe.

## Peti del – Ladjar

V pomorskem pravu nastopa kot prevoznik ladjar, to je nosilec pomorskega podjema (*exercitor navis*). Ni treba, da nastopa kot lastnik prevoznih sredstev, marveč jih lahko ima le v uporabi ali jih opremi in uporablja (*opremnik – armateur*).<sup>27</sup>

Ta del Pomorskega zakonika je sestavljen po Konvenciji o omejitvi odgovornosti za pomorske terjatve (London 1976)<sup>28</sup> in ima naslednje značilnosti: a) definicijo ladjarjev (vključuje lastnika ladje, naročnika prevoza iz ladijske pogodbe in podjemnika ladje), b) omejitev odgovornosti reševalcev (tudi v primeru, če se izvaja reševanje izven ladje, prim. angleški judikat *Tojo Maru*), c) omejitve odgovornosti oseb, ki delajo za ladjarja ali reševalca, ter zavarovalnice (v okviru subrogiranih pravic zavarovanca), d) omejitev odgovornost na štiri vrste terjatev, (nekatero npr. jederske škode, terjatve zaradi onesnaženja morja pa so izključene iz instituta omejitve splošne odgovornosti) in e) omejitve odgovornosti, ki ugasne zaradi kvalificirane krivde.

Konvenciji o izenačenju nekaterih pravil o omejitvi odgovornosti lastnikov pomorskih ladij iz leta 1957 in konvencija, ki ureja isto materijo, iz leta 1976, sta mednarodna instrumenta, ki nimata določb o postopku za omejitev ladjarjeve odgovornosti, tako da ima zakonodajalec glede ureditve tega postopka proste roke. Ta postopek je bil urejen v 397. do 423. členu ZPNP. Sodna praksa v Republiki Sloveniji ni imela (po dostopnih podatkih)<sup>29</sup> nobenega postopka za omejitev odgovornosti ladjarja, tako da s stališča potreb prakse ni možno dati pripomb k ustreznosti dosedanje ureditve tega postopka v ZPNP. Novi Pomorski zakonik Republike Hrvaške je prejšnje določbe ZPNP prevzel nespremenjene, čeprav so hrvaška sodišča imela določeno prakso, kar kaže, da ni potrebno vnašanje nobenih globljih sprememb v dosedanje zakonske določbe glede postopka za omejitev ladjarjeve odgovornosti.

---

<sup>27</sup> Stojan Cigoj, *Transportno pravo*, Ljubljana, 1987, str. 33.

<sup>28</sup> Konvencija je bila spremenjena in dopolnjena s protokolom iz leta 1996, ki pa še ne velja. PZ z uvodnimi pojasnili, str. 39.

<sup>29</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, *Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku*, Ljubljana, 2001, str. 40.

## **Kratka razlaga odgovornosti ladjarja v Pomorskem zakoniku**

### **I. Splošno**

V tem delu Pomorskega zakonika so povzeta določila iz Haaško-visbijskih pravil, z nekaterimi Hamburškimi primesmi. Po načelu pravočasno in v popolnoma enakem stanju je za prevoz tovora ladjar odgovoren od prevzema do izročitve za vsako škodo, primanjkljaj ali izgubo in zamude. Ladjar ni kriv za nastalo škodo, če dokaže, da je nastala zaradi vzrokov, ki jih kljub skrbnosti dobrega ladjarja ni mogel preprečiti. Gre torej za subjektivno (krivdno) odgovornost z obrnjenim dokaznim bremenom. Ladjar je tudi kriv v primeru opustitve poveljnika ladje, drugih članov posadke in drugih oseb, ki delajo za njega v okviru opravljanja svojih dolžnosti. Za ta dejanja je ladjar odgovoren kot za svoja dejanja in opustitve, razen v primeru navtične napake, ko škoda nastane v zvezi s plovbo in ravnanjem z ladjo. Pri požaru pa ladjar odgovarja na podlagi dokazne krivde. Ne odgovarja za škodo na tovoru v primerih, kadar dokaže, da je nastala zaradi: a) skrite napake ladje ali njene nesposobnosti za plovbo, b) višje sile, pomorske nesreče, vojnih dogodkov, mednarodnih zločinov na morju, nemirov ali uporov, c) sanitarnih omejitev ali drugih ukrepov in dejanj državnih organov, d) dejanj ali opustitev prevoznih upravičencev, e) prekinitve dela oziroma stavke, množične izključitve delavcev z dela ali kakršnihkoli drugih ovir, ki popolnoma ali delno ovirajo delo, f) reševanje ali poskusa reševanja ljudi in premoženja na morju, g) skrenitve s poti zaradi reševanja na morju iz drugih utemeljenih razlogov, h) naravne izgube teže ali prostornine tovora ali zaradi poškodbe ali izgube, ki nastane zaradi lastne napake, skrite napake ali posebne narave tovora, i) pomanjkljivega pakiranja ali nejasnih ali premalo trajnih označb na tovoru.

Ladjar je kriv za škodo iz zgoraj navedenih vzrokov, če prevozni upravičenec dokaže, da je ladjar po osebni krivdi ravnal narobe. Po domačem in mednarodnem pravu s pogodbo ni možno zmanjšati ladjarjeve odgovornosti, razen izjem, ki jih določa pomorski zakonik. Te so: a) nastale poškodbe, primanjkljaj ali izguba tovora pred začetkom vkrcevaja ali po izkrcanju, b) kadar gre za škodo zaradi zamude, c) kadar gre za prevoz živih živali in d) kadar gre za prevoz tovora, ki je bil s pisno privolitvijo vkrcevalca v zložen na krovu ladje.

Haaško-visbijska, Hamburška pravila in Pomorski zakonik določajo, da veljajo določbe o ladjarjevi odgovornosti za vse pogodbene in nepogodbene zahteve proti ladjarju zaradi poškodbe, primanjkljaja ali izgube tovora.

Določbe v Pomorskem zakoniku, ki omogočajo ladjarju in reševalcu omejitev svoje odgovornost iz 383. in 385. člena, so dodane glede na ZPNP.

## II. Odgovornost lastnika ladje in ladjarja

Zakonik v petem delu normira, katera izvenpogodbena odgovornost lastnika ladje in ladjarja iz 826. člena 1. in 2. stavka govori o odgovornosti navedenih oseb za smrt in telesne poškodbe kopalcev in drugih, ki jih je povzročila ladja, če je ta škoda nastala v področju, kjer je prepovedana plovba s čolni sploh ali samo posamična vrsta plovbe. V teh slučajih navedene osebe odgovarjajo "če ne dokaže, da je oškodovanec povzročil škodo namenoma ali iz hude malomarnosti." Oškodovanec je kriv, ker je namerno ali s hudo malomarnostjo povzročil škodo, ladjar, oziroma druga odgovorna oseba, pa je kriva, ker je plula v področju, v katerem je plovba sploh prepovedana ali na način, kako je plula. Iz tega razloga je, na temelju načela skupne krivde, bilo potrebno predpisati, da navedeni primeri ne izključujejo odgovornosti lastnika ladje, ladjarja ali druge odgovorne osebe. Zaradi tega sodišče po svoji svobodni oceni presodi mero krivde povzročitelja in oškodovanca.

Po določilu 160. člena, prvega odstavka Pomorskega zakonika sledi, da: "Za škodo zaradi telesne poškodbe ali smrti člana posadke je odgovoren ladjar, če ne dokaže, da škoda ni nastala zaradi njegove krivde."

Tako bo ladjar po novem odgovarjal po načelu domnevne krivde, kar je bilo po prejšnjem zakonu predpostavljena krivda ladjarja. ZPNP je v 127. členu predpisoval, da bo ladjar za navedene škode odgovarjal, četudi je bila škoda povzročena po njegovi krivdi in krivdi oseb, za katere ladjar odgovarja. Krivda je izključno osebni element. Nihče ne more biti kriv za delo drugega, če ni sam kriv. Od krivde je treba razlikovati odgovornost za dela drugih. Nekdo je lahko odgovoren za ta dela, neoziraje se na lastno odgovornost.

Splošno je, da si za dela drugega lahko kriv samo v tem primeru: to so *culpa in eligendo*, *vigilando*, *instruendo* in *inspiciendo*. Dobesedno prevedeno cit. predpisov sledi, da ladjar za krivdo članov posadke ne bi bil odgovoren, niti kadar je škoda povzročena po njegovi krivdi, če se mu ne more pripisati ena od navedenih krivd. V praksi je to redke primer. Glede na to, da je ta teoretični problem obstajal že prej, je bila naklonjenost sodišč na strani oškodovanca oziroma njihovih naslednikov. Sodišče je namreč izhajalo iz stališča, da ladjar odgovarja za delo, ki ga opravljajo njegovi člani posadke.

Danes je situacija še slabša. Glede na 1. stavek 73. člena, Zakon o temeljnih pravicah iz delovnega razmerja<sup>30</sup>, "če delavec utрпи škodo pri delu ali v zvezi z delom, mu mora organizacija oziroma delodajalec povrniti škodo po splošnih načelih o odškodninskih odgovornostih". Splošni predpisi o tej odgovornosti so navedeni v Obligacijskem zakonu, glede na katere se, če ne gre za nevarno dejavnost ali nevarnih stvari, odgovarja za delo svojih izpolnitvenih pomorščakov.

Hrvaški strokovnjaki menijo, da bi Pomorski zakonik moral predpisati, da ladjar odgovarja za smrt ali telesne poškodbe in za krivdo svojih delavcev, kot je naredil za daleč manjše škode, kot so repatriacija in izguba osebnih stvari.

Pod predpostavko, da je Obligacijski zakon rešil to vprašanje, bi obstajal isti problem. Če je namreč zakonodajalec na citiranem mestu 160. člena, prvega odstavka PZ navedel, v katerih primerih odgovarja ladjar za navedene škode, pomeni, da praznina ne ostaja. To je pomembno v primeru, če Zakon o delavnih razmerjih (ZDR)<sup>31</sup> predpiše, da delodajalec odgovarja za dela svojih delavcev. V bodoče govori o praznini v zakonu, ta predpis ne bi bil sprejemljiv s strani članov posadke, ki se nahajajo v delavnem razmerju z ladjarjem. Če bi se sprejelo prejšnjo določilo, bi se problem rešil sam od sebe, in sicer pod pogojem, da novi zakon o delovnih razmerjih predpiše, da delodajalec odgovarja za delo svojih delavcev po lastni krivdi. V 148. členu, prvega odstavku Obligacijskega zakona, ta govori da "pravna oseba odgovarja za škodo, ki jo njen organ povzroči tretji osebi pri opravljanju ali v zvezi z opravljanjem svojih funkcij". Ta predpis se ne nanaša tudi na člane posadke, ker oni niso organ pravne osebe ladjarja. Organ pravne osebe ladjarja ni niti poveljnik.

Pri tem problemu se postavlja še nadaljnje vprašanje, kakšna je odgovornost ladjarja in člana posadke, če nista v pogodbenem (delovnem) razmerju. S pojavom jahtklubov je pojav vse pogostejši. Tisti, ki najame plovilo, ni v nobenem razmerju z ladjarjem. Lastnikom ladij kot fizičnim osebam ni potrebno biti v delovnem razmerju s posadko svoje ladje. Najpogostejši primer je, kadar lastnik, kot fizična oseba organizira turistično potovanje s svojimi prijatelji. Zdi se nam, da bi v takih primerih ladjar oziroma lastnik ladje moral odgovarjati, na temelju domnevne krivde brez nošenja rizika.

V novejšem času so pogosti primeri, da ladjar ni v delovnem razmerju s članom posadke ladje, kadar ladjar z neko tretjo osebo sklene pogodbo o menedžmentu. To je

<sup>30</sup> Zakon o temeljnih pravicah iz delovnega razmerja (ZTPDR), Uradni list SFRJ, št. 69/1989,42/1990, RS, št. 4/1991, 12/1999, Odl. US: U-I, 81/1997, 97/2001, 42/2002.

<sup>31</sup> Uradni list, <http://objave.uradni-list.si/bazeul/URED/2002/042/B/5220062270.htm>, zakon je začel veljati 1. januarja 2003.

nedefinirana vrsta pogodbe, na temelju katere lastnik ladje (lahko je to tudi ladjar) sklene pogodbo z neko osebo, menedžerjem, kateremu prepusti v večji ali manjši meri skrb o vzdrževanju ladje in ob tem ne izgubi, vsaj kar se Pomorskega zakonika tiče, svoje lastnosti ladjarja. V najpogostejših primerih takih pogodb menedžer prevzame skrb, da ima ladja vedno potrebno število kvalificirane posadke. Člani posadke z menedžerjem sklenejo pogodbo o delu, s katero nima ladjar oziroma lastnik ladje nobene zveze. Za obveze iz sklenjenega delovnega razmerja je posadka napotena izključno na menedžerja. To se nanaša tudi na nadomestilo škode povzročene s smrtjo ali poškodbo.

V takšnih in temu podobnih primerih, pri katerih ladjar ni v delovnem odnosu s članom posadke, se uporablja Obligacijski zakonik. Iz tega sledi, da se v atkih primerno uporablja lokalno pravo. Za škodo bo odgovorna oseba po načelu domnevne krivde.

Pri ladjarih, kot pravnim osebam, se postavlja še en problem, ki ga pri fizičnih osebah ni. Postavlja se vprašanje, kdaj se smatra, da je ladjar kriv.

Naša, kot v glavnem vsa mednarodna sodniška, oziroma arbitražna praksa, stoji na stališču, da je ladjar kot pravna oseba, kriv, če so za škodo odgovorni njegovi glavni nameščenci. Na žalost, moramo priznati, da ta način reševanja problemov ni niti malo zanesljiv, ker sodiščem daje preveč svobode.

V primeru, da bi Zakonik predpisal, da ladjar brez lastne krivde odgovarja za krivdo članov posadke svoje ladje, se ta problem sploh ne bi postavil.

### **III. Poziv ladjarjem na omejitev odgovornosti brez ustanavljanja sklada**

Zakon o pomorski in notranji plovbi iz leta 1977 (ZPNP) je uredil splošne omejitve ladjarjeve odgovornosti<sup>32</sup>, ki so temeljile na Mednarodni konvenciji za izenačenje nekaterih pravil o omejitvi odgovornosti lastnika pomorskih ladij, Bruxelles 1924<sup>33</sup> (Konvencija 24).

Konvencija 24 ni nikjer izrecno in dobesedno predpisala, da lahko lastnik ladij izkoristi pravico do omejitve odgovornosti samo, če je ustanovljen sklad omejene odgovornosti. Med drugim tretji člen Konvencije 24, ki predpisuje meje omejevanja, na več mestih omenja sklad omejitve, ko govori o razmernem izplačilu odškodninskih zahtev

---

<sup>32</sup> 386. člen, Uradni list SFRJ, št. 22/77 (13/82, 30/85, 80/89, 29/90), Zakona o pomorski in notranji plovbi (ZPNP).

<sup>33</sup> Pallua Emilio, Uporedno Pomorsko pravo, Rijeka, 1975, str. 109.

do lastnika ladje. Lahko se tolmači, da Konvencija 24 ne predvideva možnosti sklicevanj na omejitve brez ustanavljanja sklada.

ZPNP je odpravil vsa vprašanja o potrebi osnovanja sklada, predpisujoč:

"Ladjar, ki želi omejiti svojo odgovornost, mora ustanoviti sklad omejene odgovornosti."<sup>34</sup>

Ob pripravi Pomorskega zakonika se je pokazala potreba, da se vanj vgradijo Guidelines on Shipowners Responsibilities in Respect of Marine Claims (Konvencije o omejitvi odgovornosti za pomorske terjatve), London 1976 (Konvencija 76).

Konvencija 76 dopušča državi pogodbenici, da pogojuje pravico omejevanja odgovornosti z ustanovitvijo sklada. Tako se je pred predlagatelje teksta Pomorskega zakonika postavilo vprašanje, za katero možnost se morajo opredeliti.

10. člen Konvencije 76 govori<sup>35</sup>:

1. Lahko se sklicuje na omejitve odgovornosti, četudi ni osnovan sklad za omejitve odgovornosti, glede na 11. člen. Vsaka država pogodbenica predvidi v svojem pravu primer, ko tožba za povrnitev škode, ki spada pod omejitve odgovornosti, pride do sodišča samo, kadar je ustanovljen sklad, v skladu z določili te konvencije...
2. Če se išče omejitve odgovornosti in ni ustanovljen sklad za omejitve odgovornosti, se odgovarja po 12. členu.
3. Pravila postopka tega člena se urejajo v skladu z domačim pravom države, kjer je bila vložena tožba.

Mnenje, ki se je zavzemalo za pravo ladjarjev na omejitve odgovornosti brez ustanavljanja sklada, je rodilo nove argumente:

1. Tradicionalno zakonodajalec omejuje rizik ladjarjenja s pravnim institutom omejitve odgovornosti tako, da te omejitve ne bi bilo treba pogojevati z možnostjo ustanavljanja sklada.
2. Višina (omejene) odgovornosti in dajanje jamstev za izplačilo odškodninskih zahtev sta dva različna instituta in jih ni potrebno mešati. Dajanje jamstev je urejeno z zaustavljanjem ladje v domačem pravu in Mednarodni konvenciji za izenačenje nekaterih pravil o začasem zaustavljanju morskih ladij, Bruxelles 1952 (Konvencija o zaustavljanju 52).
3. Ladjar se lahko znajde v situaciji, da izgubi pravico iz zavarovalnega kritja ali pravico zahtevati jamstvo od zavarovatelja (npr. ni plačal premije P&I klubu ali ni odklonil

---

<sup>34</sup> 386. člen, Uradni list SFRJ, št.22/77 (13/82, 30/85, 80/89, 29/90), Zakon o pomorski in notranji plovbi (ZPNP).

<sup>35</sup> Prevod iz: Gabrovec Iva, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije; Split 1995; str. 364.

odškodninskega zahtevka za ladjo v roku, ki mu ga je pustil P&I klub in podobno), če pa ni finančno dovolj močan, da sam priskrbi jamstvo, bi v tem primeru odgovarjal neomejeno in bi se njegova zaplenjena ladja prodala v izvršnem postopku ter bi se sredstva iz kupnin uporabila za poravnavo odškodninskih zahtevkov in čez meje omejitve odgovornosti.

Mnenje, ki se je zavzemalo za omejitev pogojnega ustanavljanja sklada je, da se s pravico sklicevanja na omejitev brez sklada favorizira tuji ladjar in da je za interese Republike Slovenije boljše prevzeti obvezno ustanovitev sklada.

Slovenski Pomorski zakonik je prevzel drugo rešitev, medtem ko je Hrvaški Pomorski zakonik prevzel prvo in predpisal.

"Ladjar se lahko sklicuje na omejitev odgovornosti, čeprav sklad za omejitev odgovornosti ni bil ustanovljen..."<sup>36</sup>

"Če se ladjar sklicuje na omejitev odgovornosti in ni ustanovljen sklad po konvenciji, velja odredba 417. člena Zakonika."<sup>37</sup>

Lahko se trdi, da se bo razmeroma redko zgodilo, da bo nova in s tem tudi dražja ladja ostala brez zavarovateljevega kritja, ker bo takšna ladja praviloma obtežena s hipoteko, tako bo hipotekarni upnik (katerega bo skladno po obvezi prevzel v posebnem pismu jamčenja, zavarovatelj ladje obvestil o ne plačani premiji) vplačal zaostale obroke premije, sam zavaroval ladjo ali bo sam dobil potrebno jamstvo za ustanavljanje sklada omejitve odgovornosti. Pri večjih in starejših in s tem tudi cenejših ladij vrednost ladij ne bo prešla vsote omejitve odgovornosti. V tem primeru obstaja potreba za ustanovitev sklada samo, če lahko oškodovani zaustavijo še kakšno drugo ladjo v lasti istega ladjarja, ali začasno blokirajo njegovo imovino, recimo denar na njegovem bančnem računu.

---

<sup>36</sup> Pomorski zakonik Hrvatske, 415. člen, NN 17/94 (Narodne novine).

<sup>37</sup> Pomorski zakonik Hrvatske, 417. člen, NN 17/94 (Narodne novine).

## Šesti del - Pomorske pogodbe

### I. Pogodba o gradnji ladje

Dokler ladja ni vpisana v register ladij, gre torej za stvar v smislu stvarnega prava. Ladja v gradnji postane "ladja" (navis), kadar se vpiše v register ladij, v smislu plovbnega prava (stvar namenjena plovbi). Za ladje v gradnji se v mednarodnem kot nacionalnem merilu (npr. glede registrov ladij, stvarnih pravic itd.) za določena vprašanja tradicionalno uporabljajo pravila pomorskega prava. Za ladjo v gradnji obstajajo premoženjskopravna vprašanja v zvezi statusa stvari, ki se vgrajujejo v ladjo, oziroma glede splošnih civilnopravnih predpisov, ki se uporabljajo tudi za ladjo v gradnji. V pomorske zakonike se vnašajo tiste norme, ki odstopajo od načel civilnega prava. Vendar pa se ob subsidiarni uporabi določil civilnega prava lahko doseže popolnoma pravna ureditev tega poglavja. Ta princip je tudi upoštevan v Pomorskem zakoniku Republike Slovenije, pri čemer je omogočena največja možna svoboda pogodbenih strank. Tako je doseženo minimalno število določb prisilne narave. To poglavje vsebuje obligacijska razmerja, stvarnopravna pa so obdelana v poglavju o stvarnih pravicah, vendar le skupaj tvorijo celoto.

Glavne značilnosti tega poglavja pa so: a) za pogodbo je predpisana pisna oblika (zaradi številnosti in zapletenosti pogodbenih klavzul); b) rešeno je vprašanje, komu pripada ladja v času trajanja gradnje ladje; c) normirane so temeljne dolžnosti ladjedelnice (ki so deloma civilnopravne narave, deloma pa se navezujejo na specifične pogoje gradnje kot bodočega plovila); d) ladjedelnica mora upoštevati posebna tehnična pravila, ki zagotavljajo zgrajeni ladji plovno sposobnost, tako da bo ladja lahko pridobila klaso določenega klasifikacijskega zavoda; e) naročnik ima pravico nadzirati ladjo (kar je ena najpomembnejših naročnikovih pravic); f) ladjedelnica odgovarja za uspeh posla – razen če gre za izrecna naročnikova navodila – ter za napake v prekluzivnem roku enega leta in za zamudo pri dokončanju gradnje; g) določen je poseben zastaralni rok za obveznosti ladjedelnice.

Razlika med ZPNP in Pomorskim zakonikom je predvsem v tem, da je zapisana definicija te pogodbe. Definicija poudarja tudi razlike v primerjavi s pogodbo o gradnji ladje. Poleg tega je vpeljana pridržna (retencijska) pravica (430. člen), ki daje ladjedelnici oziroma popravljalcu ladje učinkovito pravno sredstvo za uveljavitev njunih zahtevkov. Izpuščena pa sta edino dolžnost nadzora pri gradnji s strani domačega klasifikacijskega

zavoda in določba o spremembi pogodbene cene po sklenitvi pogodbe (zadostuje splošna klavzula o spremenjenih okoliščinah civilnega prava).<sup>38</sup>

Nova določba Pomorskega zakonika s katero se ladjedelnica zavezuje, da bo zgradila ali predelala ali popravila ladjo v določenem roku, naročnik pa se zaveže, da bo storitev plačal (423. člen).

## II. Rangiranje terjatev ladjedelnic in popraviljalcev ladij

V naslednjem odstavku so zbrana in razložena različna mnenja glede rangiranja terjatev popraviljalca ladij po ZPNP.

Po 647. členu Obligacijskega zakonika (OZ) ima izvajalec del retencijsko pravico na stvareh, ki jih je popravil, vse dokler jih ima v rokah. Če hipotekarni upnik želi vzeti ladjo in z njo izpluti, mora najprej plačati terjatev popraviljalca. Če se terjatev popraviljalcu ne plača, in pride do prodaje ladje, se bo zaradi upnikovega neplačila, s sprejemom pomorskega prava kot *lex specialis*, hipotekarni upnik izplačal pred popraviljalcem, ker terjatev tega drugega po ZPNP ni privilegirana. Obstaja tudi nasprotno mišljenje. Z ozirom, da ima retinut pravico do izplačila iz zadržane stvari "na isti način kot zastavni upnik" (289. člen OZ in je vzročna zveza z 944. členom ZPNP). Zdi se, da ima ta člen v vidu samo taksativno naštete zakonske in pogodbene zastavne pravice iz ZPNP (ki med ostalim prepisuje: "za utrjevanje vrstnega reda izplačila upnika...", znotraj posameznega izplačilnega reda veljajo odredbe tega zakona o zakonskih in pogodbenih zastavnih pravicah na ladjo). Zakonske zastavne pravice so *numerus clausulus* in jih je treba tolmačiti omejeno. Pomorsko pravo ima velikokrat svoje predpise, ki dostikrat odstopajo od splošnih načel, in jih je kot takšne (*lex specialis*) treba upoštevati, dokler se jih zakonodajalec ne odloči zamenjati.

Pomorski zakonik ni menjal odgovarjajočih odredb ZPNP. Tako predpisuje 430. člen: "Ladjedelnica ima pravico pridržati ladjo, dokler ne dobi plačila ali ustreznega zavarovanja za plačilo terjatev v zvezi s pogodbo o gradnji ladje."

Če lastnik ladje ali kdo drug s pravnim interesom ne plača dolga ladjedelnici in upniki sprožijo terjatev, se bo po mnenju dr. Pallue uporabil 938. člen, ki predpisuje: Iz razdelitvene mase se upniki poplačajo po naslednjem vrstnem redu:

1. privilegirani upniki,

---

<sup>38</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, Ljubljana, 2001, str. 43-44.

2. hipotekarni upniki,
3. drugi upniki.

Konvencija o izenačenju nekaterih pravil o pomorskih privilegijih in hipotekah iz leta 1967<sup>39</sup> je dopuščala državam pogodbenicam, da predvidijo privilegij in pridržanje za terjatve ladjedelničarjev in popravljalcev ladij s tem, da se tak privilegij ali pridržanje rangira "za vsemi pomorskimi privilegiji... in bodo lahko zavzeli mesto pred hipotekami ali mortgagei".

### **III. Pogodbe o izkoriščanju ladij**

Ureditev pogodb o izkoriščanju ladij v novem Pomorskem zakoniku je v pretežni meri oprta na dosedanje določbe ZPNP. Prepletanje ladjarskih, prevoznških, zakupnih in drugih pogodb je sicer dokaj posebno originalno z vidika primerjalnega prava, vendar je bila takšna ureditev pozitivno ocenjena tako v pomorski praksi kot tudi v teoriji. Tako bomo še naprej med pogodbe o izkoriščanju ladij uvrščali pogodbe o plovbnem poslu in pogodbo o zakupu. V prvo skupino spadajo ladjarske pogodbe (najem ladje za eno ali več potovanj ali za določen čas), prevoznška pogodba (prevoz posameznih stvari), pogodba o prevozu potnikov, pogodba o vlečenju oziroma potiskanju in pogodbe, ki se nanašajo na druge plovne posle (npr. v navtičnem turizmu).

Pogodbe, ki urejajo pomorske prevoze, oziroma pogodbe o izkoriščanju ladij lahko razvrstimo takole:

#### **I. Pogodbe o plovbnem poslu:**

- a) pogodbe o prevozu tovora (blaga):
  - prevoznške pogodbe (na podlagi nakladnice ali tovrnega lista),
  - ladjarske pogodbe (za eno ali več potovanj in za določen čas, ladjarske pogodbe);
- b) pogodbe o prevozu potnikov in prtljage;
- c) pogodbe o vlečenju oziroma potiskanju;
- d) pogodbe o drugih plovbnih poslih;
- e) pogodba o direktnem prevozu;
- f) pogodba o multimodalnem prevozu, ki vključuje pomorski prevoz;

---

<sup>39</sup> Emilio Pallua, Pomorsko uporedno pravo, Rijeka, 1975, str. 102.

## II. Pogodbe o zakupu ladje:

- a) s posadko ladje;
- b) brez posadke.

Prevozniška pogodba se uporablja navadno v linijski plovbi za prevoz posameznih kosov blaga, ob katerem se na zahtevo vkrcevalca izda nakladnica ali tovorni list. Ladjarska pogodba spada pod pogodbo o zakupu ladje. Poznamo naslednje ladjarske pogodbe: za določen čas (time charters) in pogodbe za potovanje (voyage charters), slednje se lahko sklenejo za eno ali več zaporednih potovanj (consecutive voyages). V praksi se ladjarske pogodbe za določen čas sklenejo za celotno ladjo, saj si ni mogoče predstavljati, kako bi se sporazumelo več naročnikov z različnimi gospodarskimi interesi, ki bi za določen čas upravljali ladjo. Pri ladjarski pogodbi za eno ali več potovanj lahko prostor, ki ga ne more napolniti s svojim tovorom, odda v najem drugemu naročniku (subcharterer). Takšno pogodbo imenujemo podladjarska pogodba (subcharter). Vse pogodbe se po našem pravu sklenejo v pisni obliki. Pri ladjarskih pogodbah je potrebno upoštevati implicitna določila, ta so: a) da mora ladjar priskrbeti ladjo, ki je usposobljena za plovbo (seaworthy), b) da prispe do odhodnega pristanišča s primerno hitrostjo (reasonable despatch), c) da ves čas potovanja ravna z določeno skrbnostjo (due care) ter ga opravi po dogovorjeni ceni (without deviation). Naročnika pa zavezujejo, da mora določiti varno pristanišče in privez (safe port and/or berth) ter ne sme vkrcati nevarnega tovora (dangerous cargo) brez ladjarjeve vednosti.<sup>40</sup>

Pogodba o zakupu ladje je posebna pogodba o zakupu ladje, na podlagi katere lastnik ladje oziroma zakupodajalec (owner), izroči ladjo zakupniku (bareboat, demise charterer) v uporabo za plovbno dejavnost, zakupnik pa mu plača zakupnino (charter hire). Ladjo se lahko izroči brez posadke (bareboat, charter) ali s posadko (demise charter).

Haaška pravila obvezujejo Slovenijo in večino pomorskih držav sveta, da uporabljajo nakladnico, ki izhaja iz Mednarodne konvencije o poenotenju nekaterih pravil o nakladnici. Konvencijo so države podpisale 25. avgusta 1924, v veljavnost pa je stopila 2. junija 1931. Državni zbor RS je sprejel akt o nasledstvu te konvencije (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13/93), ki jo je ratificirala nekdanja Jugoslavija (Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 7/59). Haaška pravila naj bi prispevala k unifikaciji partikularnih pomorsko pravnih režimov, ter s tem tudi k plodnejšemu poslovanju. Leta 1968 so bile sprejete spremembe Haaških pravil v obliki Protokola o spremembah in

---

<sup>40</sup> Marko Pavliha, Prevoznopravo, Ljubljana 2000, str. 89-165

dopolnitvah bruseljske Mednarodne konvencije iz 1924 o poenotenju nekaterih pravil o nakladnici. Protokol je znan pod imenom Visbijska pravila oziroma Haaško-Visbijska pravila. Čeprav Slovenije protokol ne obvezuje, ima Pomorski zakonik prevzete njene bistvene določbe (npr. t. i. kontejnersko klavzulo pri omejitvi ladjarjeve odgovornosti (container clause), ki je prav tako vključena v Hamburška pravila). Države so 21. decembra 1979 podpisale še Protokol o spremembah in dopolnitvah Mednarodne konvencije o poenotenju nekaterih pravil o nakladnici 1924, spremenjene s Protokolom SDR. Slovenija k temu protokolu še ni pristopila. Protokol iz leta 1979 je prinesel celo višjo omejitev ladjarjeve odgovornosti (666.67 SDR za tovorek in 2 SDR za kilogram tovara), ki pa je začel veljati 14. februarja 1984.

Treba je omeniti Hamburška pravila, ki so za zdaj najboljša različica Mednarodne konvencije o prevozu blaga po morju. Dobili smo jih na podlagi nekakšnega mednarodnega pravnega, komercialnega in političnega kompromisa. Konvencija je začela veljati 1. novembra 1992, za zdaj še ni bila sprejeta z navdušenjem. V primerjavi s Haaškimi in Haaško-Visbijskimi pravili je uporaba Hamburških pravil dosti širša, kar gotovo bolj ugaja trgovcem, saj bodo skoraj vedno lahko tožili na podlagi teh novih pravil.

Omeniti je treba tudi Atensko konvencijo o prevozu potnikov podpisano 13. decembra 1974, ki velja v večini evropskih držav, Slovenija pa se še ni odločila za pristop, čeprav je Pomorski zakonik prevzel njene določbe.

Z vidika mednarodnega prava je prevoz posameznih stvari na podlagi nakladnice najpomembnejša oblika izkoriščanja ladij za potrebe prevoza blaga, saj so npr. ladjarske pogodbe običajno prepuščene poslovni praksi ter pogodbeni avtonomiji.

Pomorski zakonik je napisan v duhu Haaško-visbijskih pravil, ki med drugim veljajo v Belgiji, na Danskem, v Franciji, Italiji, na Nizozemskem, Norveškem, Švedskem in Veliki Britaniji, inspiriral pa je tudi nekatere nacionalne zakonodaje, npr. hrvaško (Pomorski zakonik, 1994) ali kanadsko (Carrage of Goods by Water Act, 1993).

Ladjarjeva dolžnost, da s skrbnostjo dobrega ladjarja usposobi ladjo za plovbo, se zdaj razteza čez vso potovanje in ni omejena le na začetek potovanja. Gre za pohvalno določbo Hamburških pravil, ki so upoštevana tudi pri različnih, modernejših oblikah podpisovanja nakladnice (npr. v elektronski obliki)<sup>41</sup>. Dodane so tudi določbe o multimodalnem transportu, ki upoštevajo bistvo konvencije ZN o mednarodnem multimodalnem prevozu blaga iz leta 1980 (podobno ureditev najdemo npr. v kitajskem

---

<sup>41</sup> Marko Pavliha in Borka Jerman Blažič s soavtorji, Zakon o elektronskem poslovanju in elektronskem podpisu (ZEPEP): s komentarjem/[avtorji komentarja] . –1.natis. -Ljubljana: GV Založba, 2002.

pomorskem kodeksu iz leta 1993). Konvencija sicer še ne velja, vendar se nanaša na izredno razširjeno in popularno obliko transporta z različnimi prevoznimi sredstvi. Določbe pomorskega zakonika se bodo seveda uporabljale za multimodalni prevoz v primeru, če se bo odvijal tudi po morju. Podjemnik bo odgovarjal subjektivno (krivdo) za celoten prevoz blaga (npr. po morju, zraku, železnici in cesti), in sicer z obrnjenim dokaznim bremenom.

Med pomembne novosti je potrebno uvrstiti uvedbo tovrnega lista v pomorske prevoze (496. člen), ki se je na podlagi ZPNP uporabljal le v notranji plovbi in določbe o multimodalnem prevozu, pri katerem je pomorski transport eden od načinov s katerim se bo opravljal prevoz.

Pri pogodbah o izkoriščanju ladij ni bistvenih sprememb, le pri prevozu potnikov in prtljage so v skladu z mednarodnimi trendi povišani zneski, do katerih lahko ladjar omeji svojo odgovornost.<sup>42</sup>

#### **IV. Pogodba o pomorski agenciji**

V dem delu so zapisane določbe, ki jih mora izpolnjevati pomorski agent.

Dosedanja ureditev pogodbe o "plovbnem agencijskem poslu" je ustrezala, zato je na podoben način regulirana tudi v novem Pomorskem zakoniku. Pri formulacijah so upoštevane nekatere potrebne poslovne prakse.

Zaradi sporne uporabe pridevnika "plovbni" ter njegovega kompliciranega prevoda v tuje jezike, je uvedena sintagma "pomorska agencija" oziroma "pomorski agent" (npr. fr.: agents maritime, angl.: maritime agents).<sup>43</sup>

#### **V. Pogodba o luško prekladalnih storitvah**

V skladu s Pomorskim zakonikom je pogodba o luško-prekladalnih storitvah pogodba, s katero se prekladalec zaveže opraviti prekladalne storitve za naročnika, ta pa se mu jih zaveže plačati. Stranki stivadorske pogodbe sta prekladalec in naročnik. S strani naročnika lahko pogodbo sklenejo različne osebe, npr. ladjar, naročnik oziroma zakupnik (chaterer), vkrcevalec (shipper) in prejemnik tovora (consignee). V imenu ladjarja lahko

---

<sup>42</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, Ljubljana, 2001, str. 45-47.

<sup>43</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, Ljubljana, 2001, str. 47.

pogodbo tudi skleneta agent in špediter. Pogodba je sklenjena takrat, ko se stranki sporazumeta o bistvenih sestavinah.

Ureditev stivadorske pogodbe ali z drugim imenom "pogodbe o pristaniško-prekladalnih storitvah" je ena pomembnejših novosti Pomorskega zakonika. Pripravila jo je Komisija Združenih narodov za mednarodno trgovinsko pravo in gre za zelo pomembno pogodbo, ki pa je redko urejena v zakonih (najpopolnejšo regulativo najdemo v francoskem pravu). V mednarodnem merilu so ta vprašanja urejena s Konvencijo Združenih narodov o odgovornosti podjemnikov transportnih terminalov, ki jo je pripravila Komisija Združenih narodov za mednarodno trgovinsko pravo (UNCITRAL) leta 1991, a še ne velja. Kljub mnenjem strokovnjakov, da pogodba v praksi še ni dovolj izdelana in ni razčiščen njen odnos do skladiščne pogodbe po splošnih obligacijskopравnih pravilih ter da mednarodnopravna ureditev ni obče sprejeta. Nov Pomorski zakonik vsebuje ustrezno poglavje, kar je razumljivo glede na gospodarski pomen te dejavnost za koprsko pristanišče.

Določila stivadorske pogodbe v glavnem sledijo rešitvam omenjene konvencije, upoštevana pa je tudi poslovna praksa. Treba je opozoriti tudi na pravilo o krivdni in omenjeni odgovornosti prekladalca, ki mu daje primerljiv položaj z ladjarjem (za razliko od prekladalcev, ki niso povezani s pomorskim delom prevoza).

## **VI. Pogodba o pomorskem zavarovanju**

V Pomorskem zakoniku je vidno, da se je v tem delu zgledoval predvsem po angleškem Maritime Insurance Act, iz leta 1906, in italijanskem Codice della Navigazione iz leta 1942. Značilnosti teh pravil oziroma razlike glede na Obligacijski zakon so naslednje:

- a) v zakoniku ni definicije zavarovalne pogodbe, predvsem iz razloga, ker še ni definicije, ki bi v popolnosti ustrezala vsebini te pogodbe, ker se uporaba pomorskega zavarovanja širi na vse več predmetov rizika, ki imajo zelo malo ali nimajo nobene zveze s pomorskim pravom. Namesto tega so naštetih predmeti oziroma interesi, ki jih je možno zavarovati po določenih tega zakonika;
- b) zavarovalnega interesa ni treba imeti že ob sklenitvi pogodbe, ampak se ga lahko pridobi šele ob nastopu zavarovalnega primera ali še celo kasneje;

- c) po vzoru francoski-italijanskega sistema je vzpostavljen sistem zavarovanja "za račun tistega, katerega se tiče" (to whom it may concern), kar pride v poštev predvsem pri zavarovanju blaga v izvozu, kjer včasih končni prejemnik v trenutku sklepanja zavarovanja še ni znan;
- d) zavarovalna polica se izda samo na izrecno zahtevo sklenitelja zavarovanja, torej to dejanje nima konstruktivnega učinka za pogodbeno razmerje, tako kot po OZ;
- e) predložitev zavarovalne police ni absolutni pogoj za veljavnost zavarovalnine, ker lahko da zavarovanec ustrezno zavarovanje ima, če je polica izgubljena ali uničena;
- f) plačilo zavarovalne premije ni pogoj za veljavnost zavarovalne pogodbe.

Zavarovalnica ima pravico do kompenzacije z dolžno zavarovalnino, oziroma mora izterjati neplačano premijo na običajen način;

- a) pri spremembah, izboljšanju rizika, pri nadzorovanju in pri dvojnem oziroma večkratnem zavarovanju zavarovalnica ni dolžna vrniti sorazmernega dela premije;
- b) z zavarovanjem je krita tudi škoda, ki je nastala, preden je bilo zavarovanje sklenjeno, s pogojem, da stranki nista vedeli niti nista mogli vedeti, da je škoda že nastala (klavzula "lost or not lost");
- c) iz zavarovanja je izključena škoda, ki je nastala zaradi hude zavarovančeve malomarnosti, če v zavarovalni pogodbi ni drugače določeno (po OZ je ravno obratno, malomarnost je vključena, če ni v zavarovalnih pogojih posebej izključena, oziroma če ni v zavarovalnih pogojih posebej uničena);
- d) ni pravice do direktne tožbe;
- e) odredbe o zavarovalnih rizikih in stroških so prilagojene institutu pomorskega prava (kot npr. o prispevku v skupno havarijo, plačilu nagrade za reševanje, prepustitvi zavarovane stvari zavarovalnici—délaissement itd.) oziroma posebnostim pri prevozu blaga po morju in predpisih o plovilih. Pri tem je v največji meri upoštevana tudi angleška zavarovalna praksa, kar je za sprejemljivost naše zavarovalne police v mednarodnem poslovnem svetu izjemnega pomena.

Od ZPNP se zakonik razlikuje v naslednjih podrobnostih:

- a) izpuščena je uporaba določil Zakona za vzajemna zavarovanja, ker pravila vzajemnih zavarovanj danes ni več (tudi Protecting & Indemnity zavarovanja, to je zavarovanje odgovornosti ladjarja prek angleških klubov, nima več značilnosti vzajemnih zavarovanj);
- b) izraz "odškodnina za nastalo škodo" je nadomeščen z izrazom "zavarovalnina", saj zavarovalnica nikdar ne odgovarja za povzročeno škodo (odgovarja povzročitelj, ki

je dolžan dati odškodnino), ampak le izpolni svojo obveznost iz zavarovalne pogodbe, tj. izplača zavarovalnino;

- c) izpuščeno je določilo o možnosti izpodbijanja dogovorjene vrednosti, če ta "v večji meri" presega dejansko vrednost zavarovanega predmeta. Sintagma "v večji meri" je preveč ohlapna in torej prepuščena dejanski oceni sodnika, zato je ne sodi v zakon.<sup>44</sup>

Pogodba o pomorskem zavarovanju lahko poleg pomorskih rizikov krije tudi kopenske (mixed sea or land or sea and island waters risk), kar se običajno doseže s posebno tranzitno klavzulo (Transit Clause →warehouse to warehouse«).<sup>45</sup>

Pomorski zakonik prinaša nekaj novosti, od katerih naj omenim uvedbo direktne tožbe v vseh primerih obveznih odgovornosti zavarovanj uporabnikov oziroma imetnikov plovil, izključitev vzajemnih zavarovanj in nadomestitev nenatančne sintagme "odškodnina za nastalo škodo" z izrazom "zavarovalnina". Pomorski zakonik je izčrpnjši, saj našteva naslednja pomorska zavarovanja:

- a) zavarovanje ladje, njenih strojev, naprav, opreme in zalog;
- b) zavarovanje čolnov;
- c) zavarovanje blaga (tovora) in drugih stvari, ki jih prevaža ladja ali so na njej;
- d) zavarovanje voznine (tovorni promet) in prevoznine (potniški promet);
- e) zavarovanje zavarovalnih stroškov, stroškov za opremo ladje, stroškov skupne (generalne) havarije, nagrad za reševanje, pričakovanega dobička, provizij, plač posadke, zastavnih ter drugih pravic in materialnih koristi, ki obstajajo ali jih je mogoče upravičeno pričakovati v zvezi s plovbo ali prevozom blaga z ladjo in jih denarno oceniti;
- f) zavarovanje odgovornosti za škodo, prizadejano drugim osebam (ki so subjekti zavarovalnih pogodb) v zvezi z izkoriščanjem ladje ali drugih stvari, ki so na ladji;
- g) zavarovanje stvari, ki so med prevozom ali po prevozu z ladjo v skladiščih, na razkladalščih ali drugih krajih, ali pa se prevažajo z drugimi prevoznimi sredstvi;
- h) pozavarovanje stvari, ki so predmet pomorskega zavarovanja, in druga podobna zavarovanja oziroma pozavarovanja, če so sklenjena po policah ali pogojih, ki so običajni za pomorska zavarovanja.

---

<sup>44</sup> Ilešič Marko in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, Ljubljana, 2001, str. 49-50.

<sup>45</sup> Pavliha Marko, Zavarovalno pravo, Ljubljana, 2000, str. 261.

## **VII. Pogodba o zakupu ladje**

V skladu s slovenskim pravom se pogodbe o izkoriščanju ladij delijo na pogodbe o plovbnem poslu (med katere prištevamo pogodbe o prevozu tovora, v okviru teh tudi ladjarske pogodbe) in na pogodbe o zakupu ladje, s posadko ali brez. Te razlike v angleškem pravu ni, saj pogodbe o zakupu ladje (bareboat, demise) uvrščamo med ladjarske pogodbe.

## **VIII. Postanek in podaljšan postanek**

ZPNP (ki je povzel določila Zakona o pogodbah o izkoriščanju morskih ladij iz 1959)<sup>46</sup> je vseboval nadrobno, z dispozitivnimi normami urejeno materijo postankov in podaljšanih postankov (in splošno veliko drugih vprašanj iz pogodbe o izkoriščanju ladij). Pomorski zakonik je zadržal isti pristop kot ZPNP in Zakon 59. Izpuščena so le določila o notranji plovbi in o rečni plovbi.

V predlogi sprememb in dopolnitev so strokovnjaki sosednje Hrvaške predlagali ponovno vračanje predpisov o trajanju podaljšanega postanka v polovici časa postanka v Pomorski zakonik. Dr. Borčić<sup>47</sup>, je predlagal, da bi postanki pri trgovskih ladjah trajali dolgo in podaljšani postanki polovico postanka, razen postankov tankerjev, ki so zelo kratki.

---

<sup>46</sup> Zakon SFR Jugoslavije; Ur. List FNRJ št. 25/59 s spremembami in dopolnitvami Ur. List SFRJ št. 20/69.

<sup>47</sup> Petar Kragić, Vladavina prava, Zagreb, 1997, leto 1, št. 2-3, str. 134.

## **Sedmi del - Plovne nezgode**

### **I. Trčenje ladij**

Trčenje ladij na morju je premoženjskopravne narave in je iz tega stališča v Pomorskem zakoniku urejeno z Mednarodno konvencijo o izenačenju nekaterih pravil o trčenju ladij (Bruselj 1910), ki je bila ratificirana že v Kraljevini Jugoslaviji leta 1931. V konvenciji ločimo naslednje načine trčenj ladij. To so: a) slučajno trčenje (vsaka ladja nosi škodo), b) zakrivljeno trčenje (kriva ladja nosi vse škodljive posledice), c) trčenje, kjer sta krivi obe (ali več) ladji (v tem primeru nosita škodo sorazmerno v obsegu krivde ("proportional fault rule"), če se obsega krivde ne da odkriti, pa nosita ladji škodo v enakih delih ("divided damages rule"). Obseg krivde ugotavlja sodišče ali arbitražna na podlagi dejanskega stanja.

### **II. Reševanje na morju**

Poglavje reševanje na morju je civilnopravne narave (premoženjskopravna razmerja) in je iz tega stališča v Pomorskem zakoniku urejeno z Mednarodno konvencijo o izenačenju nekaterih pravil o nudenju pomoči in reševanju na morju (Bruselj 1910), ki je bila ratificirana že v Kraljevini Jugoslaviji leta 1931, ter Protokolom iz leta 1967, ki je bil ratificiran leta 1971. Predpise upravno-pravne narave, ki pokrivajo to področje, pa najdemo v tretjem delu zakonika.

Mednarodne konvencije o reševanju na morju, ki je bila sprejeta leta 1989 v SFRJ in velja od 14. julija 1996, Republika Slovenija še ni sprejela.

Ravno iz te konvencije pa izhajajo novosti v Pomorskem zakoniku. To so: a) namenjena pozornost zaščiti morskega okolja in dodatnemu stimuliranju dejavnosti take vrste reševanja (uvvedeno je posebno nadomestilo reševalcu v višini vloženi stroškov za preprečitev škode na okolju, tudi če reševanje ni uspelo. To posebno nadomestilo znaša do 30% vloženi stroškov, v utemeljenih primerih pa celo do 100%)/(767. člen), b) spremenjen je vrstni red kriterijev, od katerih je odvisna višina nagrade reševanja (po novih določilih pridobivajo veljavo kriteriji vrednosti rešenih stvari ter večšina in prizadevanje reševalcev), c) po novih določbah sta poveljnik ladje reševalke in njen ladjar izrecno pooblaščen skleniti pogodbo tudi v imenu in za račun lastnikov tovorov (čeprav

nista njihova pravna zastopnika)/(758. člen), d) urejeno je vprašanje zavarovanja pri plačilu nagrade za reševanje (po vzoru Lloydove standardizirane pogodbe o reševanju LOF (762. člen), e) vpeljana je pravica direktne tožbe za izplačilo nagrade za reševanje proti zavarovalnici, ki je zavarovala ladjo in tovor.<sup>48</sup>

Glede majhnosti in veliko izpostavljenost oziroma občutljivost našega morskega akvatorija so te novosti popolnoma upravičene.

### **III. Dviganje potopljenih stvari**

Novo v tem poglavju Pomorskega zakonika je, da določitev za dvigovanja potopljene stvari, ki ima lastnosti zaščitene kulturne dobrine, izda minister za kulturo kot pristojni organ.<sup>49</sup> Potopljeno stvar sme dvigniti oseba, ki je njen lastnik, ali ima kako drugo razpolagalno pravico (upravičenec), kateri Uprava za pomorstvo v dovoljenju za dviganje določi pogoje za varnost plovbe in rok, v katerem je treba začeti in končati dviganje. Pomorski inšpektor pa lahko odredi, da se potopljena stvar takoj dvigne, odstrani ali uniči, če leži v takem kraju, da ovira plovbo ali pomeni nevarnost onesnaževanja. Potopljena stvar, ki je vojaškega pomena, se sme dvigniti samo s soglasjem ministrstva za obrambo.

### **IV. Izvenpogodbena odškodninska odgovornost ladjarja**

To poglavje ureja odgovornost ladjarja oziroma lastnika ladje.

Potrebno je povedati, da naše pravo povzema bistvene določbe Mednarodne konvencije o civilni odgovornosti za škodo, ki nastane zaradi onesnaževanja z oljem, iz leta 1969, in Mednarodne konvencije o ustanovitvi Mednarodnega sklada za povrnitev škode, ki nastane zaradi onesnaženja z oljem, iz leta 1971. Obe konvenciji sta bili tudi večkrat spremenjeni.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, Ljubljana, 2001, str. 51-54.

<sup>49</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, Ljubljana, 2001, str. 54-55.

<sup>50</sup> Prav tam str. 58-59.

## Osmi del - Izvršba in zavarovanje na ladjah

To poglavje Pomorskega zakonika ureja izvršbo in zavarovanje na ladji. Slovenski strokovnjaki so bili mnenja, da je to področje smotrno urediti, saj veljajo za izvršbo in zavarovanje na ladji določene posebnosti, tako da zanjo ni mogoče neposredno uporabljati niti določb, ki se nanašajo na izvršbo na premične stvari, niti določb, ki veljajo za izvršbo na nepremičnine. Pomorski zakonik vsebuje zakonik samo tiste določbe, ki pomenijo odstopanje glede na odločbe Zakona o izvršbi in zavarovanju (Uradni list RS, št. 51/98). Tako se v primeru, če v zakoniku ni posebnih določb, smiselno uporabljajo določbe Zakona o izvršbi in zavarovanju.

Novost Pomorskega zakonika je, da ureja tudi zavarovanje z zastavno pravico na ladji na podlagi sporazuma strank, če sta se stranki tako sporazumeli in sta sodišču sporazumno predlagali izvedbo postopka. Predmet zavarovanja je praviloma dolžnikova ladja. Terjatev pa je mogoče zavarovati tudi po izrecni zakonski določbi z zastavno pravico na ladji, ki je last tretje osebe. V tem primeru vzame sodišče na zapisnik sporazum z ustanovitvijo zastavne pravice, ki ima učinek sodne poravnave in je izvršilni naslov, ter vknjižbo v registru ladij oziroma z rubežem kot zavarovanjem (941-944. člen).

Glede na Konvencijo o začasni ustanovitvi morskih ladij iz leta 1952<sup>51</sup> besedilo Pomorskega zakonika spreminja kakovost zahtevane garancije za sprostitev ladje. ZPNP je namreč predvideval, da mora dolžnik dati "zavarovanje oziroma druge premoženjske vrednosti, ki so proste za prenos v upnikovo korist", kar je v praksi povzročalo težave. S tem bo seveda morala sodna praksa opredeliti kriterij, katera je tista varščina ali drugo zavarovanje, ki ga lahko upnik realizira doma ali v tujini. Prav gotovo so to finančne garancije znanih svetovnih bank, zavarovalnic in zlasti P&I klubov. V prvi vrsti se bodo seveda same stranke dogovorile o sprejemljivi garanciji.<sup>52</sup>

### I. Začasne odredbe

Med novosti Pomorskega zakonika spada določba 949. člena, ki pravi, da mora biti v primeru začasne zaustavitve ladje zavarovanje za sprostitev in izplutev ladje takšne

---

<sup>51</sup> Leta 1999 je bila sprejeta nova Mednarodna konvencija o začasni zaustavitvi ladij, ki še ne velja.

<sup>52</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, Ljubljana, 2001, str. 59-63.

narave, da lahko<sup>53</sup> upnik z njo realizira svojo terjatev bodisi v Sloveniji ali v tujini. Druga novost je pravilo anglosaške narave *actio in rem*, kjer se v postopku za izdajo začasne odredbe z ustavitvijo ladje, ki jo neposredno bremeni pomorska terjatev zaradi onesnaženja morja, šteje ladja kot samostojna pravdna stranka (958. člen). Takšna pasivna legitimacija namreč olajša upniku zamudno iskanje "krive" stranke, saj je danes povsem običajno, da ladje skoraj mesečno spreminjajo imena, za prevoz pa lahko odgovarja lastnik ladje, upravljalec, naročnik iz ladijske pogodbe in podobne stranke, ki navadno poslujejo prek poštne predala v kakšni eksotični deželi.

Še eno novost vsebuje Pomorski zakonik, ta se glasi, da je Okrožno sodišče v Kopru izključno stvarno pristojno (sedaj že pristojno za pomorske spore) tudi za odločitev o predlogu za izvršbo in zavarovanje na ladji in za samo izvršbo oziroma zavarovanje.<sup>54</sup>

## **II. Zavarovanje pomorcev**

V najožji zvezi s postavljenim problemom je tudi problem zavarovanja pomorcev. Zakonik nima nobenih odredb v tem pogledu, tako da je treba problem reševati s primernimi subsidiarnimi predpisi. V praksi slovenskih strokovnjakov ni bilo spornih primerov, ko bi od ladjarja zahtevali povrnitev škode, ki jo je pokrilo socialno zavarovanje. V primeru, da se pojavi o tem spor, bi se moral vrteti okrog mej dolžnosti socialnega zavarovanja o povračilu nadomestne škode. Zaključek, škodo, ki jo pretrpi član posadke oziroma njegovi nasledniki, zaradi smrti ali poškodbe člana posadke, so velikokrat večje kot jih pokriva ali ga je dolžno pokriti socialno zavarovanje.

---

<sup>53</sup> Marko Pavliha, Pravna praksa, govor Rugelj Josipa v razpravi Društva za pomorsko pravo Slovenije, Ljubljana, 1998, št. 2, str. 28.

<sup>54</sup> Uradni list RS, št.19/94, 45/95, Zakon o sodiščih, 103 člen.

## **Deveti del - Kolizije zakonov**

V tem delu Pomorskega zakonika lahko beremo problematiko urejanja razmerij v pomorski plovbi. Vsa tista vprašanja, ki zaradi specifičnosti razmerij zahtevajo posebno ureditev, ureja kot *lex specialis*, pri ostalih pa se bodo uporabljala splošna pravila Zakona o mednarodnem zasebnem pravu in postopku (Uradni list RS, št. 56/99) kot *lex generalis* (pravne praznine, načelo najstarejše zveze, negativni učinki javnega reda, navedne okoliščine za razmerja, ki jih ta zakon ne ureja ipd.).<sup>55</sup>

## **Deseti del - Prekrški**

V tem delu zakonik opredeljuje kot prekršek posamezna ravnanja, ki nasprotujejo njegovim določbam. Zakonik prekrške sankcionira z denarno kaznijo, ki je določena bodisi v razponu bodisi v določenem znesku so v okviru višine denarnih kazni, kot jih opredeljuje veljavni Zakon o prekrških. Za posamezne prekrške se storilec kaznuje takoj, na kraju samem. Storilec prekrška je lahko pravna oseba, odgovorna oseba pravne osebe ali posameznik (vsak posameznik, poveljnik ladje ali oseba, ki ga nadomešča, član ladijske posadke).<sup>56</sup> Opomba za ta del je edino na oceno o višini zneska o prekrških, višina kazni je prenizka predvsem za onesnaženje okolja.

---

<sup>55</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, Ljubljana, 2001, str. 64.

<sup>56</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, Ljubljana, 2001, str. 67.

## **Enajsti del - Prehodne in končne določbe Pomorskega zakonika**

V zadnjem delu Pomorskega zakonika so naštetih podzakonski predpisi, ki se do uveljavitve novih predpisov na njegovi podlagi uporabljajo še naprej, če niso v nasprotju z ustavo in zakonikom. S tem želi zakonodajalec odpraviti pravne praznine, ki bi nastale kot posledica, če bi z dnem uveljavitve Pomorskega zakonika, prenehali veljati dosedanja predpisi.

V prehodnih določbah je med tudi določeno, da določilo o kabotaži, pilotaži in vleki, ki jo tuje osebe opravljajo pod pogojem vzajemnosti, ne velja za članice Evropske unije z dnem, ko bo Republika Slovenija postala članica Evropske unije, ter da se bo prva koncesijska pogodba za izvajanje gospodarskih javnih služb na področju pomorske dejavnosti v koprskem tovornem pristanišču sklenila z osebo zasebnega prava, ki opravlja te dejavnosti na dan uveljavitve tega zakona, torej z Luko Koper d.d.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, Ljubljana, 2001, str. 67.

## **Zaključek**

Pri zbiranju podatkov sem poskušal iz dostopnih virov (Univerzitetna knjižnica v Mariboru, knjižnica Pravne fakultete v Mariboru, knjižnica Ekonomsko poslovne fakultete v Mariboru, Narodna Univerzitetna knjižnica v Ljubljani, Narodna Univerzitetna knjižnica v Zagrebu in internetne strani na internetu) ustvariti čim popolnejšo podobo o Novem slovenskem pomorskem pravu. Od Alenke Andrijašič sem uspel dobiti nekaj dragocenih informacij o pravu s tega področja, nekaj pa od prijateljev iz pravne fakultete v Mariboru o mednarodnem pomorskem pravu in pomorskem pravu. Posrečilo se mi je pridobiti okvir prava, vendar so ostale še precejšnje praznine. Nisem našel vseh konvencij in mednarodnih pogodb, saj so shranjene v drugih področjih prava, ki so povezana s pomorstvom. Raziskovalce tako čaka še težko delo. Naredil sem popis mednarodnih konvencij in nalogi priložil izbor, najbrž popis ni popoln. Časovno in materialno sem bil pri iskanju podatkov omejen. Potrebno bi bilo nadaljevati iskanje na Pravni fakulteti v Ljubljani, Fakulteti za pomorstvo in promet, Upravi za pomorstvo v Kopru, v pristanišču Koper.

Ugotovil sem, da je pomorsko pravo in mednarodno pomorsko pravo kot del prava pomembno za Slovenijo. Ustvarjalna širina prava od ustavnega, upravnega, kazenskega, delovnega, mednarodnega, civilnega, gospodarskega izraža visoko pravno znanost. Za podrobnejše analize in kritike pomorskega prava, se kot študent pomorstva ne čutim sposobnega, da bi dajal takšne ocene.

Pri slovenskem pomorskem pravu, gre za pomemben del prava, ki bo pustil vidne sledi v zgodovini Slovencev. Poseben pečat diplomski nalogi je dalo dejstvo, da smo se Slovenci leta 1991 osamosvojili. V vsej zgodovini nismo imeli Slovenci svojega Pomorskega zakonika. Moja naloga je opozoriti javnost na pomembnost slovenskega Pomorskega zakonika.

## Literatura

### Seznam uporabljenih knjig:

1. Emillio Pallua, Pomorsko uporedno pravo, 1975, Rijeka.
2. Ferdo Gestrin: Pomorstvo srednjeveškega Pirana, 1978, Ljubljana.
3. Harry Judge prevod Jure Potokar, Oxfordova enciklopedija zgodovine, 1. knjiga, Od pradavnine do 19. stoletja, 1993.
4. Marko Ilešič in Marko Pavliha, Pomorski zakonik z uvodnimi pojasnili, 2001, Ljubljana.
5. Marko Pavliha, Zavarovalno pravo, 2000, Ljubljana.
6. Marko Pavliha, Prevozno pravo, 2000, Ljubljana.
7. Marko Pavliha in Borka Jerman Blažič s soavtorji, Zakon o elektronskem poslovanju in elektronskem podpisu (ZEPEP): s komentarjem/[avtorji komentarja]. –1.natis, 2002, Ljubljana: GV Založba.
8. Petar Kragić: Ugovor o prijemu tankerima, 1992, Zadar, Hrvaška.
9. Stojan Cigoj, Transportno pravo, 1987, Ljubljana.

### Seznam uporabljenih člankov in referatov:

1. Branko Jakaša, Uporedno pomorsko pravo, Zagreb, 1994, št.1-4, str. 78.
2. Marko Ilešič in Marko Pavliha, Uvodna pojasnila k Pomorskemu zakoniku, str. 16, 2001.
3. Petar Kragić, Vladavina prava, Zagreb, 1997, leto 1, št 2-3, str. 138.
4. Petar Kragić, Vldavina prava, Pregledni članek, UDK: 347.79.04(497.5), Zadar, 1997.
5. Pomorski zakonik, Uradni list, št.26/01, 1.stavek, 93. člen, str. 2686.
6. Predlog Pomorskega zakonika in obrazložitev, Poročevalec državnega zbora, št. 41, 2000.
7. Prevod iz: Gabrovec Iva, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije; Split 1995; str. 364.
8. Pomorski zakonik Hrvatske, 415. člen, NN 17/94 (Narodne novine).
9. Tomaž M. Jamnik, Vlačić Patrick, Pravna praksa, Vpisnik ladij, Ljubljana, 1998, št.11, str. 34.

10. Uradni list RS, št.76/99, Sklep o določitvi organizacij za opravljanje strokovno tehničnih del glede varnosti in sposobnosti ribiških ladij in čolnov za plovbo in ribolov.
11. V. Hlača, Povijesni razvoj pomorskog prava na hrvatskoj obali Jadrana, Zbornik Pravne fakultete sveučilišće Rijeka, 1999, številka , str. 63-79.
12. Zakon o temeljnih pravicah iz delovnega razmerja (ZTPDR), Uradni list SFRJ, št. 69/1989,42/1990, RS, št. 4/1991, 12/1999, Odl. US: U-I, 81/1997, 97/2001, 42/2002.
13. Zakona o pomorski in notranji plovni (ZPNP), Uradni list SFRJ, št.22/77 (13/82, 30/85, 80/89, 29/90).

### **Seznam uporabljenih URL naslovov iz Internet:**

1. <http://www.admiraltylawguide.com/interconv.html>.
2. <http://objave.uradni-list.si/bazeul/URED/2002/042/B/5220062270.htm>
3. [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm)
4. [http://www2.gov.si/zak/zak\\_vel.nsf/zakposop/1994-01-0779?OpenDocument](http://www2.gov.si/zak/zak_vel.nsf/zakposop/1994-01-0779?OpenDocument).
5. www2.gov.si
6. [http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r01/predpis\\_ZAKO3301.html](http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r01/predpis_ZAKO3301.html)
7. [http://www.s-3gim.mb.edus.si/timko1/geografija02/maja\\_damis/zg\\_pom\\_prometa.htm](http://www.s-3gim.mb.edus.si/timko1/geografija02/maja_damis/zg_pom_prometa.htm)
8. <http://www2.arnes.si/~ssplbele/projekt/promet-pr.html>
9. <http://www.tradegate.org.au/ec-projects/ec-news-information/reports/sea-waybill.htm>
10. <http://www.bimco.dk/BIMCO%20Documents/COMBICONWAYBILL.pdf>
11. <http://www.imo.org/index.htm>
12. <http://www.comitemaritime.org/home.htm>
13. <http://www.ilo.org/public/english/>

## Priloga 1

### Kazalo Pomorskega Zakonika RS

	členi
<b>Prvi del</b>	<b>1 – 23</b>
I. poglavje: SPLOŠNE DOLOČBE	1 – 3
II. poglavje: SUVERENOST REPUBLIKE SLOVENIJE	4 – 23
<b>Drugi del – Varnost plovbe</b>	<b>24 - 200</b>
I. poglavje: SKUPNE DOLOČBE	24 – 26
II. poglavje: PLOVNE POTI	27 – 31
III. poglavje: PRISTANIŠČA	32 – 56
1. Splošno	32 - 39
2. Pristaniška dejavnost	40 – 42
3. Gospodarska javna služba	43 – 47
4. Financiranje javne gospodarske službe	48 – 56
IV. poglavje: RED V PRISTANIŠČIH IN DRUGIHDELIH TERITORIALNEGA MORJA	57 – 77
V. poglavje: POMORSKA PILOTAŽA IN OBVEZNA VLEKA	78 – 90
1. Pilotaza	78 – 87
2. Obvezna vleka plovil	88 – 89
3. Nadzor nad pilotažo in vleko	90
VI. poglavje: LADJA	91 – 139
1. Ugotovitev ladje za plovbo	91 – 105
2. Izmeritev ladij	106 – 113
3. Ladijske listine in knjige	114 – 139
a) Skupne določbe	114 – 117
b) Listine in knjige ladij	118 – 139
VII. poglavje: ČOLN	140 – 145
1. Splošno	140
2. Sposobnost čolna za plovbo	141 – 144
3. Ladijske listine in knjige	145
VIII. poglavje: PLAVAJOČE NAPRAVE	146 – 149
IX. poglavje: LADIJSKA POSADKA	150 – 180
1. Skupne določbe	150 – 160
2. Poveljnik ladje	161 – 180
X. poglavje: INŠPEKCIJSKO NADZORSTVO	181 – 200
<b>Tretji del – Državna pripadnost, identifikacija in vpis ladje</b>	<b>201 – 218</b>
I. poglavje: DRŽAVNA PRIPADNOST IN IDENTIFIKACIJA LADIJ	201 – 206
II. poglavje: SLOVENSKI LADIJSKI REGISTER	207 – 218
1. Splošne določbe	207 – 208

2. Vpis ladij	209 – 216
3. Vpis čolnov	217
4. Vpis plavajočih naprav	218
<b>Četrty del – Stvarne pravice na ladjah</b>	<b>219 – 381</b>
I. poglavje: SKUPNE DOLOČBE	219 – 223
II. poglavje: ZASTAVNE PRAVICE	224 – 254
1. Hipoteke	224 – 236
2. Zakonita zastavna pravica	237 – 254
III. poglavje: POSTOPEK VPISOVANJA LADIJ	255 – 381
1. Skupne določbe	255 – 264
2. Vrstni red	265 – 271
3. Predlogi	272 – 281
4. Opravljanje vpisa	282 – 372
a) Skupne določbe	282 – 313
b) Posebne določbe	314 – 377
- Prvi vpis v slovenski ladijski register	314 – 315
- Vknjižba	316 – 318
- Predznamba	319 – 336
- Zaznamba	337 – 359
- Vpisovanje skupni hipotek	360 – 368
- Izbris ladje iz registra	369 – 372
5. Pravna sredstva	373 – 381
<b>Peti del – Ladjar</b>	<b>382 – 422</b>
I. poglavje: ODGOVORNOST LADJARJA	382 – 395
II. poglavje: POSTOPEK ZA OMEJITEV LADJARJEVE ODGOVORNOSTI	396 - 422
<b>Šesti del – Pomorske pogodbe</b>	<b>423 – 743</b>
I. poglavje: POGODBE O GRADNJI LADJE	423 – 433
II. poglavje: POGODBE O IZKORIŠČANJU LADJE	434 – 438
1. Skupne določbe	439 – 642
a) Prevoz blaga	439 – 585
- Skupne določbe o prevozu blaga	439 – 451
- Ladja	452 – 457
- Vkrčavanje tovora	458 - 478
- Čas vkrčavanja	479 – 490
- Prevozne listine	491 – 507
- Potovanje	508 – 513
- Izročitev tovora prejemniku	514 – 534
- Odgovornost ladjarja za škodo na stvareh, in za zamudo	535 - 562

- Voznina	563 – 579
- Pomorski privilegij na stvareh, ki so vkrcane na ladjo	580 - 585
b) Prevoz potnikov in prtljage	586 – 621
c) Vlečenje in potiskanje	622 – 628
d) Drugi posli v zvezi s plovbo	629 – 631
e) Direktni prevozi	632 – 639
f) Multimodalni prevoz	640 – 642
2. Zakup	643 – 657
3. Zastaranje	658
III. poglavje: POGODBA O POMORSKI AGENCIJI	659 – 667
IV. poglavje: POGODBA O PRISTANIŠKO PREKLADALNIH STORITVAH	668 – 679
V. poglavje: POGODBA O POMORSKEM ZAVAROVANJU	680 – 743
1. Splošne določbe	680 – 720
2. Zavarovanje ladje	721 – 726
3. Zavarovanje blaga	727 – 734
4. Zavarovanje voznine	735 – 738
5. Zavarovanje pred odgovornostjo	739 – 741
6. Razna zavarovanja	742 – 743
<b>Sedmi del – Plovne nezgode</b>	<b>744 – 837</b>
I. poglavje: TRČENJE LADIJ	744 – 755
II. poglavje: REŠEVANJE	756 – 774
III. poglavje: DVIGANJE POTOPLJENIH STVARI	775 – 787
IV. poglavje: SKUPNE HAVARIJE	788 – 823
1. Skupne določbe	788 – 792
2. Prispevek k skupni havariji	793 – 806
3. Likvidacije skupne havarije	807 – 822
4. Zastaranje	823
V. poglavje: IZVENPOGODBENA ODŠKODNINSKA ODGOVORNOST	824 - 837
1. Skupne določbe	824 – 825
2. Odgovornost za smrt in telesne poškodbe	826
3. Odgovornost za poškodovanje stvari in onesnaženja okolja	827 – 828
4. Odgovornost za onesnaženje, če tanker izlije olje, ki ga prevažata kot tovor	829 – 837
<b>Osmi del – Izvršba in zavarovanje na ladjah</b>	<b>838 – 959</b>
I. poglavje: SKUPNE DOLOČBE	838 – 839
II. poglavje: IZVRŠBA ZA IZTERJAVO DENARNIH TERJATEV- PRODAJO LADJE	840 – 924

1. Oprostitev in omejitve izvršbe	840 – 844
2. Predlogi za prodajo	845 – 847
3. Sklep o izvršbi s prodajo	848 – 851
4. Opravljanje izvršbe	852 – 859
5. Rubež in ugotovitev vrednosti ladje	860 – 863
6. Prodajni pogoji	864 – 872
7. Prodaja ladje	873 – 891
8. Ponovna prodaja	892 – 893
9. Pravnomočnost sklepa o domiku	894 – 897
10. Ponovna prodaja v primeru razveljavitve sklepa o domiku	898 – 899
11. Ustavitev prodaje	900 – 903
12. Razdelitev kupnine	904 – 919
13. Prodaja deležev ladje	920
14. Sklep o razdelitvi kupnine	921 – 924
III. poglavje: IZVRŠBA ZA UVELJAVITEV NEDENARNIH TERJATEV	925 – 928
IV. poglavje: ZAVAROVANJE	929 – 959
1. Ustanovitev zastavne pravice	929 – 936
2. Predznanba zastavne pravice	937 – 940
3. Zastavna pravica na ladji na podlagi sporazuma strank	941 – 944
4. Začasne odredbe	945 – 959
<b>Deveti del – kolizije zakonov</b>	<b>960 – 975</b>
<b>Deseti del – Prekrški</b>	<b>976 – 989</b>
<b>Enajsti del – Predhodne in končne določbe</b>	<b>990 - 999</b>

## Priloga 2

### Seznam konvencij, ki veljajo v Sloveniji

#### I. Pomorsko mednarodno pravo (pravo morja)

**Konvencija o teritorialnem morju in zunanjem pasu**, sprejeta v Ženevi 29. aprila 1958, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 4-38/65, str. 183.

(Glej točko A.50. Akta o notifikaciji nasledstva..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 9-55/92, str. 103 (Uradni list RS, št. 35/92), in Obvestilo Ministrstva, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 2/93, str. 17 (naslov "3.55 konvencij OZN") (Uradni list RS, št. 7/93)

**Konvencija o odprtem morju**, sprejeta v Ženevi 29. aprila 1958, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 4-38/65, str. 190

(Glej točko A.51 Akta o notifikaciji nasledstva..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 9-55/92, str. 103 (Uradni list RS, št. 2/93, str. 17 (naslov "3.55 konvencij OZN") (Uradni list RS, št. 7/93).)

**Konvencije o ribolovu in ohranitvi biološkega bogastva odprtega morja**, sprejeta v Ženevi, 29. aprila 1958, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 2/93, str. 17 (naslov "3.55 konvencij OZN") (Uradni list RS, št. 7/93).)

(Opomba: Republika Slovenija ni notificirala nasledstva te konvencije, ki skupaj s prejšnjima dvema in naslednjo konvencijo sodi med Ženevske pomorske konvencije.)

**Konvencija o epikontinentalnem pasu**, sprejeta v Ženevi, 29. aprila 1958, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 4-38/65, str. 202

(Glej opombo pri prejšnji konvenciji.)

**Konvencija Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu, z aneksi I-VI** (MKZNPOM), podpisana v Montegu Bayu (Jamajka), 10. decembra 1982, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 1-1/86, str. 3

(- Določba 1. odstavka 311. člena konvencije se glasi: Ta konvencija, če gre za države pogodbenice, ima močnejšo veljavnost kot Ženevska konvencija o pomorskem mednarodnem pravu z dne, 29. aprila 1958.

- Glej Akt o nasledstvu te konvencije, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 22-103/94, str. 1471 (Uradni list RS, št. 74/94).)

**Sporazum o izvajanju XI. Dela Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu** z dne, 10. decembra 1982, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 9-38/95, str. 168 (Uradni list RS, št. 32/95)

(Sporazum je bil sprejet v New Yorku 28. julija 1994.)

**Konvencija o Mednarodni hidrografski organizaciji**, podpisana v Monacu 3. maja 1967, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 5-64/68, str. 355.

**Konvencija o varstvu Sredozemskega morja pred onesnaževanjem**, podpisana v Barceloni, 16. februarja 1976, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 12-124/77, str. 917.

(Glej točko A.1. Akt o nasledstvu..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-62/93, str. 435, Uradni list RS, št. 44/93).

**Protokol o sodelovanju v boju proti onesnaženju Sredozemskega morja z nafto in drugimi škodljivimi snovmi v primeru nezgod**, podpisana v Barceloni, 16. februarja 1976, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 12-124/77, str. 933.

(Glej točko A.1. Akta o nasledstvu..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-62/93, str. 435, (Uradni list RS, št. 44/93).)

**Protokol o zaščiti Sredozemskega morja pred onesnaževanjem s kopnega**, z aneksi I, II in III, podpisani v Atenah, 17. maja 1980, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 1-2/90, str. 15

(Glej točko A.1. Akta o nasledstvu..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-62/93, str. 435, (Uradni list RS, št. 44/93).)

**Protokol o posebej zaščiteneh območjih Sredozemskega morja**, podpisana v Ženevi 3. aprila 1982, Uradni list SFRJ Mednarodne pogodbe, št. 9-53/85, str. 322

(Glej točko A.1. Akta o nasledstvu..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-62/93, str. 435, Uradni list RS, št. 44/93.)

## **II. Pomorsko delovno pravo (konvencije in priporočila Mednarodne organizacije dela – ILO)**

**Konvencija št. 8 o nadomestilu za brezposelnost zaradi brodoloma**, Genova, 9. julija 1920, Službene novine Jugoslavije, št. 44-XVI/1930, str. 354.

**Konvencija o namestitvi mornarjev**, Genova, 10. julija 1920, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 44-XVI/1930, str. 360.

**Konvencija št. 16 o obveznem zdravniškem pregledu otrok in mladine, zaposlenih na ladjah**, Ženeva, 11. november 1921, Službene novine Kraljevine SHS, št. 95-XXVI/1927, str. 41

**Konvencija št. 22 o pogodbi o zaposlitvi mornarjev**, Ženeva, 24. junija 1926, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 44-XVI/1930, str. 376.

**Konvencija št. 23 o repatriaciji mornarjev pomorske plovbe**, Ženeva, 23. junija 1926, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 44-XVI/1930, str. 386.

**Konvencija št. 27 o označevanju teže na velikih tovorih, ki e prevažajo z ladjo**, Ženeva, 21. junija 1929, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 58-XVII/1933, str. 321.

**Konvencija št. 32 o varstvu pred nesrečami delavcev, zaposlenih pri natovarjanju in raztovarjanju ladij (spremenjena 1932)**, Ženeva, 27. aprila 1932, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 35-59/75, str. 603.

**Konvencija št. 53 o minimalni strokovni usposobljenosti poveljnikov in oficirjev trgovske mornarice**, Ženeva, 24. oktobra 1936, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 9-119/61, str. 27.

**Konvencija št. 56 o zdravstvenem zavarovanju pomorščakov**, Ženeva, 24. oktobra 1936, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 12-194/58, str. 10.

**Konvencija št. 69 o diplomi in strokovni usposobljenosti ladijskih kuharjev**, Seattle, 27. junija 1946, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 12-194/58, str. 1.

**Konvencija št. 73 o zdravstvenem pregledu pomorščakov**, Seattle, 27. junija 1946, Uradni list SFRJ Mednarodne pogodbe, št. 3-19/62, str. 597.

**Konvencija št. 74 o potrdilih o izobrazbi kvalificiranega mornarja**, Seattle, 29. junija 1946, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 3-47/62, str. 41.

**Konvencija št. 91 o plačnem dopustu pomorščakov (revidirana 1949)**, Ženeva, 18. junija 1949, Uradni list SFRJ Mednarodne pogodbe, št. 7-51/67, str. 583.

**Konvencija št. 109 o plačah, delovnem času in številčnem stanju posadke na ladjah (revidirana 1958)**, Ženeva, 14. maja 1958, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 10-107/65, str. 755.

**Konvencija št. 113 o zdravniškem pregledu ribičev**, Ženeva, 19. junija 1959, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 9-118/61, str. 24.

**Konvencija št. 114 o pogodbi o zaposlitvi ribičev**, Ženeva, 19. junija 1959, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 2-30/62, str. 23.

**Konvencija št. 126 o prostorih za posadko na ribiških ladjah**, Ženeva, 21. junija 1966, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 43-28/74, str. 676.

**Konvencija št. 105 o založenosti ladijskih lekarn**, sprejeto v Ženevi 18. maja 1958, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 2-38/62, str. 62.

**Konvencija št. 107 o zaposlovanju pomorščakov na ladjah, imatrikularnih v tujih državah**, sprejeto v Ženevi, 18. maja 1958, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 5-75/61, str. 90.

**Konvencija št. 108 o življenjskih, delovnih in varnostnih pogojih pomorščakov ob vpisovanju ladij**, sprejeto v Ženevi, 14. maja 1958, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 5-75/61, str. 90.

**Konvencija št. O minimalnih normativih v trgovski mornarici**, sprejeta v Ženevi, 29. oktobra 1976, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 11/99 (33/99).

### III. Pomorsko pravo

**Konvencija o olajšavah v mednarodnem pomorskem prometu**, podpisana v Londonu, 9. aprila 1965, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 8-130/66, str. 675, in 49-98/75, str. 821.

(Glej točko D.2 Akta o notifikaciji nasledstva glede... konvencije Mednarodne pomorske organizacije... , Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15-86/92, in 1-3/97, str. 2, Uradni list RS, št. 54/92 in 13/97, ter 7. točko Obvestila Ministrstva, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 2-93, str. 18 Uradni list RS, št. 7/93).

**Mednarodna konvencija o tovornih črtah**, podpisana v Londonu, 5. aprila 1966, spremenjena in dopolnjena 12. oktobra 1971, 12. novembra 1975, 15. novembra 1979 in 17. novembra 1983, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 4-37/69, str. 255, 1-7/78, str. 24, 10-68/78, str. 681, in 12-36/89, str. 28.

(Glej točko D.3. Akta o notifikaciji nasledstva glede... konvencije Mednarodne pomorske organizacije, ..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15-86/92, str.194, in 1-3/97, str. 2 (Uradni list RS, št. 54/92 in 13/97), ter 7. točko Obvestila Ministrstva, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 2/93, str. 18 Uradni list, št. 7/93).

**Protokol iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o tovornih črtah, 1966**, podpisana v Londonu, 11. novembra 1988, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe št. 11/99 (33/99).

**Mednarodna konvencija o izmeritvi ladij, 1969**, podpisana v Londonu 23. junija 1969, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 10-11/72, str.69.

(Glej točko D.4. Akta o notifikaciji nasledstva glede ... konvencije Mednarodne pomorske organizacije, ...,Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 115-86/92, str. 194, in 1-3/97, str. 2, Uradni list RS, št. 54/92 in 13/97, ter 7. točko Obvestila Ministrstva, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 2/93, str. 18 (Uradni list, št. 7/93).

**Mednarodna konvencija o intervenciji na odprtem morju v primeru nesreče, ki jo povzroči ali utegne povzročiti onesnaženje z olji**, podpisana v Bruslju, 29. novembra 1969, Uradni list SFRJ Mednarodne pogodbe, št. 2-10/77, str. 156.

(Glej točko D.5. Akta o notifikaciji nasledstva glede ... konvencije Mednarodne pomorske organizacije, ...,Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15-86/92, str. 194, in 1-3/97, str. 2 Uradni list RS, št. 54/92 in 13/97, ter 7. točko Obvestila Ministrstva, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 2/93, str. 18 Uradni list, št. 7/93).

**Protokol iz leta 1988 k Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju, 1974**, sklenjen v Londonu, 11. novembra, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 11/99 (33/99).

**Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978 (STCW)**, sprejeta v Londonu 7. julija 1978, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 3-8/84, str. 94.

(Glej točko D.12. Akta o notifikaciji nasledstva glede ... konvencije Mednarodne pomorske organizacije, ..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15-86/92, str. 194, in 1-3/97, str. 2 (Uradni list RS, št. 54/92 in 13/97), ter 7. točko Obvestila Ministrstva, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 2/93, str. 18 Uradni list, št. 7/93).

**Mednarodna konvencija o izenačitvi določenih pravil o trčenju ladij**, podpisana v Bruslju, 23. septembra 1910, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 32/572,

(Glej točko B.1. Akta o notifikaciji nasledstva ... Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-62/93, str. 435, Uradni list RS, št. 44/93)

**Konvencija o mednarodnih pravilih za izogibanje trčenju na morju, 1972**, sprejeta v Londonu, 20. oktobra 1972 ter dopolnjena 15. decembra 1981 in 19. novembra 1987, Uradni list SFRJ, št. 60-821/75. str. 1613, in Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 12-90/86, str. 3, in 12-52/90, str. 10.

(Glej točko D.8. Akta o notifikaciji nasledstva glede ... konvencije Mednarodne pomorske organizacije, ..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15-86/92, str. 194, in 1-3/97, str. 2, Uradni list RS, št. 54/92 in 13/97, ter 7. točko Obvestila Ministrstva, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 2/93, str. 18, Uradni list, št. 7/93).

**Mednarodna konvencija o izenačitvi določenih pravil o nujenju pomoči in reševanju na morju**, podpisana v Bruslju, 23. septembra 1910, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 32/1931, str. 581.

(Glej točko B.2. Akta o notifikaciji nasledstva glede ... Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-62/93, str. 435, Uradni list RS, št. 44/93).

Protokol o spremembi Konvencije za izenačitev nekaterih pravil o pomoči in reševanju na morju, ki je bila podpisana v Bruslju, 23. septembra 1910, podpisane v Bruslju, 27. maja 1967, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 26-68/71, str. 394.

(Glej točko B.5. Akta o notifikaciji nasledstva glede ... Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-62/93, str. 435, Uradni list RS, št. 44/93).

**Mednarodna konvencija o izenačitvi nekaterih pravil glede kazenske pristojnosti za trčenje in druge pomorske nesreče**, sprejeta v Bruslju, 10. maja 1952, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 26/55, sveska br. 26.

(Glej točko B.5. Akta o notifikaciji nasledstva glede ... Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-62/93, str. 435, Uradni list RS, št. 44/93).

**Mednarodna konvencija za izenačitev nekaterih pravil o konosamentu (nakladnici) in protokol o podpisu (Haaška pravila)**, sprejeta v Bruslju, 25. avgusta 1924, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 7-76/59, str. 1.

(Glej točko B.2. Akta o notifikaciji nasledstva glede ... Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-62/93, str. 435, Uradni list RS, št. 44/93).

**Mednarodna konvencija o začasnem zaustavljanju morskih ladij**, podpisana v Bruslju, 10. maja 1952, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 12/67, str. 1235

(Glej točko B.7. Akta o notifikaciji nasledstva glede ... Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-62/93, str. 435, Uradni list RS, št. 44/93).

**Mednarodna konvencija o vpisu pravic na ladji v gradnji**, podpisana v Bruslju, 27. maja 1967, Uradni list SFRJ, št. 1-7/71, str. 1.

**Konvencija o kodeksu vodenja linijskih konferenc**, sprejeta v Ženevi, 6. aprila 1974, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 4-15/80, str. 87.

**Konvencija in Statut o mednarodnem režimu pomorskih pristanišč**, podpisana v Ženevi, 9. decembra 1923, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, št. 28-LXXXIX/1931, str. 517.

**Aranžma o olajšavah mornarjev trgovske mornarice pri zdravljenju spolnih bolezni**, sprejet v Bruslju, 1. decembra 1924, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 72/57, str. 27, in 2/58, str. 61

**Mednarodni sporazum o uporabi Inmarsatovih postaj ladja zemlja v teritorialnem morju in pristaniščih (MSUIPLZ)**, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 12-55/95, str. 801 (Uradni list RS, št. 46/95).

(Mednarodni sporazum je bil sestavljen v Londonu, 16. oktobra 1985.)

**Zakon o ratifikaciji Območnega sporazuma o načrtovanju pomorskih radionavigacijskih storitev (radijski svetilnik) v evropskem pomorskem območju (MOSNPRS)**, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 5-22/97, str. 119 (Uradni list RS, št. 19/97).

(Sporazum je bil sklenjen v Ženevi, 13. marca 1985. S tem sporazumom je razveljavljen in nadomeščen Območni sporazum o pomorskih radijskih svetilnikih v evropskem območju Območja 1, ki je bil sklenjen v Parizu, 3. avgusta 1995 in objavljen v Uradnem listu SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 19-42/1971, str. 215. Predlog zakona o ratifikaciji, EPA 1566 je objavljen v Poročevalcu DZ, št. 39/1996, str. 15.)

**Zakon o raatifikaciji Območnega sporazuma o srednjefrekvenčnih (SF) pomorskih mobilnih in letalskih radionavigacijskih storitvah (Območja 1)(MOSSPLR)**, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 6-18/1998, str. 93 (Uradni list RS, št.27/1998)

(Sporazum je bil sklenjen v Ženevi, 15. marca 1985. Predlog zakona o ratifikaciji (EPA 1566) je objavljen v Poročevalcu DZ, št. 4/1997, str.17.)

**Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji (IMO)**, sprejeta v Ženevi, 6. marca 1948 ter spremenjena in dopolnjena v Parizu, 28. septembra 1965 in Londonu 17. oktobra 1974, 14. novembra 1975, 17. novembra 1977, in 15. novembra 1979, Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 11-131/60, str. 23, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 3-21/67, str. 605, 4-32/77, str. 333, 9-53/80, str. 342, 3-10/81, str. 328, in 5-15/82, str. 193 (Glej točko A.6. Akta o nasledstvu ..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 9-54/92, str. 99, Uradni list RS, št. 35/92).

**Resoluciji št. A.742(17) in št. A.735(18) Mednarodne pomorske organizacije**, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 1-2/98, str. 7 (Uradni list RS, št. 5/98).

- Resolucija je spremenjena Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji, sprejeta v Ženevi, 6. marca 1948 ter spremenjena in dopolnjena v Parizu, 28. septembra 1965 in Londonu, 17. oktobra 1974, 14. novembra 1975, 17. novembra 1977 in 15. novembra 1979, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 11-131/60, in Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodb, št. 3-21/67, 4-32/77, 9-53/80, 3-10/81 in 5-15/82, ki jo je Republika Slovenija nasledila z Aktom o potrditvi nasledstva konvencij, statotov in drugih mednarodnih organizacij, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 9-54/92, Uradni list RS, št. 35/92.

**Mednarodna konvencija za izenačitev nekaterih pravil o civilni sodni pristojnosti glede trčenja ladij**, sprejeta v Bruslju, 10. maja 1952, Uradni list FLRJ , Mednarodne pogodbe, št. 12-79/56, str. 2.

(Glej točko B.6. Akta o notifikaciji nasledstva glede ... Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 13-62/93, str. 435, Uradni list RS, št. 44/93).

**Konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z oljem in drugimi snovmi**, sprejeta v Londonu, Mexico Cityju, Moskvi in Washingtonu, 29. decembra 1972, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 13-129/77, str. 952.

(Glej točko B.17. Akta o notifikaciji nasledstva glede ... Uradni list RS, št. 24-1240/92, str.1815, in točko I.14. Obvestila Ministrstva, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 9/92, str. 122, Uradni list RS, št. 35/92).

**Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z oljem**, podpisana v Londonu, 12. maja 1954, spremenjena in dopolnjena 21. oktobra 1969 in 15. oktobra 1971, Uradni list SFJ – Mednarodne pogodbe, št. 60-849/73, str. 1737, in 53-926/74, str. 1709.

(Glej točko D.1. Akta o notifikaciji nasledstva ..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15-86/92, str. 194, in 1-3/97, str. 2 (Uradni list RS, št. 54/92 in 13/97), ter 7. točko Obvestila Ministrstva, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 2/93, str. 18, Uradni list, št. 7/93).

**Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladij, 1973 (MARPOL)**, podpisana v Londonu, 2. novembra 1973, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 2-14/85, str. 57.

(Glej točko D.11. Akta o notifikaciji nasledstva ..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15-86/92, str. 194, in 1-3/97, str. 2 (Uradni list RS, št. 54/92 in 13/97), ter 7. točko Obvestila Ministrstva, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 2/93, str. 18, Uradni list, št. 7/93).

**Protokol k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij iz leta**, podpisan v Londonu, 17. februarja 1978, Uradni list SFRJ – Mednarodne pogodbe, št. 2-15/85, str. 66.

(Glej točko D.11. Akta o notifikaciji nasledstva ..., Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15-86/92, str. 194, in 1-3/97, str. 2 (Uradni list RS, št. 54/92 in 13/97), ter 7. točko Obvestila Ministrstva, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 2/93, str. 18, Uradni list, št. 7/93).

**Pariški memorandum o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe**, podpisan v Parizu, 26. januarja 1982, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 8/00, Uradni list RS, št. 30/00.

## Priloga 3

### Seznam konvencij, ki še niso bile sprejete v Sloveniji<sup>58</sup>

**Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards**, New York, 10 June 1958.

**United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade**, Vienna, 19 April 1991.

**UNCITRAL model law on electronic commerce with guide to enactment**, 1996, with additional article 5 bis as adopted in 1998 United Nations.

**International Convention on Maritime Liens and Mortgages**, Geneva, 6 May 1993.

**International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea**, London, 3 May 1996.

**The International Safety Management Code**, IMO Assembly Resolution A.741(18) – 1993, see also the Guidelines on the Implementation of the International Safety Management (ISM) Code (1995) and the United States Coast Guard Port State Control (PSC) web site.

Na področju **transportnih zavarovanj** še ni **mednarodne konvencije**, čeprav obstaja možnost, da jo bomo za **pomorska zavarovanja** kmalu dobili s pomočjo **Mednarodnega pomorskega odbora (CMI)**.

**Mednarodna konvencija o začasni zaustavitvi ladje** iz leta 1999 (International Convention on arrest of Ships, 1999).

**Konvencijo Združenih narodov o odgovornosti "operaterjev transportnih terminalov" v mednarodni trgovini (United Nations Conventions on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade)**, UNCITRAL

---

<sup>58</sup> <http://www.admiraltylawguide.com/interconv.html>

# Priloga 4

## Tovorni list – Sea waybill

Code Name: \*COMBICONWAYBILL\*  
 Shipper



Reference No.

**COMBINED TRANSPORT SEA WAYBILL**  
 Issued by The Baltic and International Maritime Council  
 (BIMCO), subject to the CMI Uniform Rules for Sea Waybills  
 Issued 1995

Consignee (not to order)

Notify party/address

Draft Copy

Place of receipt

Ocean Vessel Port of loading

Port of discharge Place of delivery Freight payable at

Marks and Nos. Quantity and description of goods Gross weight, kg, Measurement, m<sup>3</sup>

NON - NEGOTIABLE  
 Draft Copy

Particulars above declared by Shipper

<p>Freight and charges</p>	<p>RECEIVED the goods in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.</p> <p>The Carrier, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this Sea Waybill, and with liberty to sub-contract, undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the multimodal transport and the delivery of the goods, including all services related thereto, from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and accepts responsibility for such transport and such services.</p> <p>The Shipper shall be entitled to transfer right of control of the cargo to the Consignee, the exercise of such option to be noted on this Sea Waybill and to be made no later than the receipt of the cargo by the Carrier.</p>
<p>Shipper's declared value of .....</p> <p>subject to payment of above extra charge.</p> <p><b>Note:</b>          The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 10 to 12 and Clause 24 of this Sea Waybill, the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods and delay.</p>	<p>Place and date of issue</p> <p>Signed for _____ as Carrier</p> <p>by _____</p> <p>As agent(s) only to the Carrier</p>

Copyright, published by  
 The Baltic and International Maritime Council  
 (BIMCO), Copenhagen, 1995

Printed by the BIMCO Charter Party Editor

p.t.o.

# COMBINED TRANSPORT SEA WAYBILL

Code Name: "COMBICONWAYBILL"

## I. GENERAL PROVISIONS

### 1. Applicability

Notwithstanding the heading "Combined Transport", the provisions set out and referred to in this Sea Waybill shall also apply, if the transport as described in this Sea Waybill is performed by one mode of transport only.

### 2. Definitions

Carrier means the party on whose behalf this Sea Waybill has been signed.  
Merchant includes the Shipper, the Receiver, the Consignor, the Consignee and the owner of the goods.

### 3. Carrier's Tariff

The terms of the Carrier's applicable Tariff at the date of shipment are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are available from the Carrier upon request. In the case of inconsistency between this Sea Waybill and the applicable Tariff, this Sea Waybill shall prevail.

### 4. Time Bar

All liability whatsoever of the Carrier shall cease unless suit is brought within 9 months after delivery of the goods or the date within the goods should have been delivered.

### 5. Law and Jurisdiction

Disputes arising under this Sea Waybill shall be determined by the courts and in accordance with the law at the place where the Carrier has his principal place of business.

## II. PERFORMANCE OF THE CONTRACT

### 6. Methods and Routes of Transportation

(1) The Carrier is entitled to perform the transport and all services related thereto in any reasonable manner and by any reasonable means, methods and routes.

(2) In accordance herewith, for instance, in the event of carriage by sea, vessels may sail with or without pilots, undergo repairs, adjust equipment, drydock and tow vessels in all situations.

### 7. Optional Stowage

(1) Goods may be stowed by the Carrier by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(2) Containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant.

### 8. Hindrances etc. Affecting Performance

(1) The Carrier shall, in reasonable endeavours, to complete the transport and to deliver the goods at the place designated for delivery.

(2) If at any time the performance of the contract as designated by this Sea Waybill is or will be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind and if by virtue of sub-clause 8 (1) the Carrier has no duty to complete the performance of the contract, the Carrier (whether or not the transport is commenced) may elect to:

- terminate the performance of this Contract as terminated at the place the goods at the Merchant's disposal at any place which the Carrier shall deem safe and convenient; or
- deliver the goods at the place designated for delivery; or
- if the goods are not taken delivery of by the Merchant within a reasonable time after the Carrier has called upon him to take delivery, the Carrier shall be at liberty to put the goods in safe custody on behalf of the Merchant at the latter's risk and expense.

(3) In any event the Carrier shall be entitled to full freight for goods received for transportation and additional compensation for extra costs resulting from the circumstances referred to above.

## III. CARRIER'S LIABILITY

### 9. Basic Liability

(1) The Carrier shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he receives the goods into his charge and the time of delivery.

(2) The Carrier shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by this Sea Waybill.

(3) The Carrier shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage arose or resulted from:

- the wrongful act or neglect of the Merchant;
- compliance with the instructions of the person entitled to give them;
- the lack of or defective conditions of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
- handling, loading, stowage or unloading of the goods by or on behalf of the Merchant;
- inherent vice of the goods;
- inefficiency or inadequacy of marks or numbers on the goods, covering or unit loads;
- strikes or lock-outs or stoppages or restraints of labour from whatever cause, whether partial or general;
- any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

(4) Where under sub-clause 9 (3) the Carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss or damage, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this Clause have contributed to the loss or damage.

(5) The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes or events, specified in (a), (b) and (h) of sub-clause 9 (3) shall rest upon the Carrier.

(6) When the Carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in (c) to (g) of sub-clause 9 (3) it shall be presumed that it was so caused. The Merchant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused either wholly or partly by one or more of the causes or events.

### 10. Amount of Compensation

(1) When the Carrier is liable for compensation in respect of loss of or damage to the goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the Merchant in accordance with the contract or should have been so.

This convention presented form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form may be clearly visible in event of any modification being made to the printed text of this document, which not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss of or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and the document.

delivered.

(2) The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there be no such price, according to the current market price or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(3) Compensation shall not, however, exceed two Special Drawing Rights per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

(4) Higher compensation may be claimed only when, with the consent of the Carrier, the value for the goods declared by the Shipper which exceeds the limits laid down in this Clause has been stated on the face of this Sea Waybill at the place indicated. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

### 11. Special Provisions for Liability and Compensation

(1) Notwithstanding anything provided for in Clauses 9 and 10 of this Sea Waybill, if it can be proved where the loss or damage occurred the Carrier and the Merchant shall, as to the liability of the Carrier, be governed by the provisions of liability to be determined by the provisions contained in any international convention or national law, which provisions:

- cannot be departed from by private contract, or the detriment of the claimant; and
- would have applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Carrier in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued if such international convention or national law shall apply.

(2) Insofar as there is no mandatory law applying to carriage by sea by virtue of the provisions of sub-clause 11 (1), the liability of the Carrier in respect of any carriage by sea shall be determined by the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - The Hague/Visby Rules.

The Hague/Visby Rules shall also determine the liability of the Carrier in respect of carriage by inland waterways as if such carriage were carriage by sea. Furthermore, they shall apply to all goods, whether carried on deck or under deck.

### 12. Delay, Consequential Loss, etc.

If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the transport covered by this Sea Waybill, or to the value of the goods as determined in Clause 10, whichever is the lesser.

### 13. Notice of Loss of or Damage to the Goods

(1) Unless notice of loss of or damage to the goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the Merchant to the Carrier when the goods are handed over to the Merchant, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the Carrier of the goods as described in the Sea Waybill.

(2) Where the loss or damage is not apparent, the same prima facie effect shall apply if notice in writing is not given within three (3) consecutive days after the day when the goods were handed over to the Merchant.

### 14. Defences and Limits for the Carrier, Seawares, etc.

(1) The defences and limits of liability provided for in this Sea Waybill shall apply in any action against the Carrier for loss or damage to the goods whether the action can be founded in contract or in tort.

(2) The Carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in sub-clause 10 (3), if it is proved that the loss or damage resulted from a personal act or omission of the Carrier done with intent, or recklessness or carelessness or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(3) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant, agent or other person whose services the Carrier has used in order to perform this Contract and if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(4) Excepted by the provisions of this Sea Waybill apply whenever claims relating to the performance of this Contract are made against any servant, agent or other person whose services the Carrier has used in order to perform this Contract, whether such claims are founded in contract or in tort. In entering into this Contract, the Carrier, to the extent of such provisions, does not only on his own behalf but also as agent or trustee for such persons. The aggregate liability of the Carrier and such persons shall not exceed the limits in Clauses 10, 11 and 24, respectively.

## IV. DESCRIPTION OF GOODS

### 15. Carrier's Responsibility

The information in this Sea Waybill shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Carrier of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as "shipper's weight, load and count", "Shipper's packed container" or similar expressions, have been made in the printed text or superimposed on the Sea Waybill. As between the Carrier and Consignee the information in the Sea Waybill shall be conclusive evidence of receipt of the goods as so stated and proof to the contrary shall not be permitted provided always that the Consignee has acted in good faith.

### 16. Shipper's Responsibility

The Shipper shall be deemed to have guaranteed to the Carrier the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the Carrier, of the description of the goods, marks, number, quantity and weight as furnished by him, and the Shipper shall defend, indemnify and hold harmless the Carrier against all loss, damage and expense arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars. The right of the Carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under this Sea Waybill to any person other than the Shipper. The Shipper shall remain liable even if the goods have been delivered.

### 17. Shipper-packed Containers, etc.

(1) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss,

damage or expense has been caused by:

- negligent filling, packing or stowage of the container;
- the contents being unsuitable for carriage in container; or
- the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(2) The provisions of sub-clause (1) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier.

(3) The Carrier does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of "reefer" equipment or trailers supplied by the Merchant.

### 18. Dangerous Goods

(1) The Merchant shall comply with all internationally recognised requirements and all rules which apply according to national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall in any event inform the Carrier in writing of the exact nature of the danger before goods of a dangerous nature are taken into charge by the Carrier and indicate to that effect by the precautions to be taken.

(2) Goods of a dangerous nature which the Carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed, or rendered harmless, without compensation. Further, the Merchant shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handling over for carriage or of their carriage.

(3) If any goods shipped with the knowledge of the Carrier as to their dangerous nature shall become a danger to any person or property, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the Carrier without liability on the part of the Carrier except to General Average, if any.

### 19. Return of Containers

(1) For the purpose of this Clause the Consignor shall mean the person who concludes the Contract with the Carrier and the Consignee shall mean the person entitled to receive the goods from the Carrier.

(2) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere.

(3) (a) The Consignor shall be liable for any loss of, damage to, or delay, including demurrage, of such articles, incurred during the period between handing over to the Consignor and return to the Carrier for reuse.

(b) The Consignor and the Consignee shall be jointly and severally liable for any loss of, damage to, or delay, including demurrage, of such articles, incurred during the period between handing over to the Consignor and return to the Carrier.

## V. FREIGHT AND LIEU

### 20. Freight

(1) Freight shall be deemed earned when the goods have been taken in charge by the Carrier and shall be paid in any event.

(2) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the freight and charges are to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to freight and charges in the relevant tariff conditions. If no such stipulation as to devaluation exists or is applicable the following shall apply:

If the currency in which freight and charges are quoted is devalued between the date of the freight agreement and the date when the freight and charges are paid, then all freight and charges shall be automatically and immediately increased in proportion to the extent of the devaluation of the said currency.

(3) For the purpose of verifying the freight basis, the Carrier reserves the right to have the contents of containers, trailers or similar articles of transport inspected in order to ascertain the weight, measurement, value, or nature of the goods.

### 21. Lien

The Carrier shall have a lien on the goods for any amount due under this Contract and for the costs of recovering the same, and may enforce such lien in any reasonable manner, including sale or disposal of the goods.

## VI. MISCELLANEOUS PROVISIONS

### 22. General Average

(1) General Average shall be adjusted at any port or place at the Carrier's option, and to be settled according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, the covering all goods, whether carried on or under deck. The New Jason Clause as approved by BIMCO to be considered as incorporated herein.

(2) Such security including a cash deposit as the Carrier may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon, shall, if required, be submitted to the Carrier prior to delivery of the goods.

### 23. Both-to-Blame Collision Clause

The Both-to-Blame Collision Clause as adopted by BIMCO shall be considered incorporated herein.

### 24. U.S. Trade

(1) In case the contract evidenced by this Sea Waybill is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated in the said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the goods are in the Carrier's custody.

(2) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and value of the goods have been declared by the shipper before the goods have been handed over to the Carrier and inserted in this Sea Waybill, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.

**Potrjujem s svojo častjo, da sem to diplomsko nalogo izdelal popolnoma samostojno s pomočjo navedene literature in pod vodstvom mentorja.**

Portorož, 14.4.2003

Lucijan Juričev