

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
ZAGREB

**POREDBENO
POMORSKO PRAVO**

**COMPARATIVE
MARITIME LAW**



HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
Z A G R E B

**POREDBENO
POMORSKO PRAVO**

**COMPARATIVE
MARITIME LAW**



POREDBENO POMORSKO PRAVO = COMPARATIVE MARITIME LAW

Izdavač/Publisher:

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI - JADRANSKI ZAVOD CROATIAN ACADEMY OF SCIENCES AND ARTS - ADRIATIC INSTITUTE

Frane Petrića 4, 10000 Zagreb, tel: +385 1 49 20 733, tel/fax: + 385 1 48 12 703,

e-mail: jz@hazu.hr; <http://www.hazu.hr/jzavod>

Za izdavača/For Publisher: Akademik Slavko Cvetnić

Glavni urednik/ Editor-in-Chief: Akademik Davorin Rudolf

Zamjenica glavnog urednika/Assistant Editor: Prof.dr.sc. Dorotea Čorić

Uredništvo/Editorial Board:

Prof.dr. Luigi Condorelli, Université de Genève, Department de droit international public et organisation internationale; prof.dr. Charles Debattista, University of Southampton, Faculty of Law; dr.sc. Vesna Polić Foglar, Transportversicherungen, Allianz Suisse, Zürich; prof.dr. Časlav Pejović, Faculty of Law, Kyushu University, Fukuoka; dr.sc. Zoran Radović, Institut za uporedno pravo, Beograd

Prof.dr.sc. Vesna Barić-Punda, Pravni fakultet, Split; prof.dr.sc. Dragan Bolanča, Pravni fakultet, Split; prof.dr.sc. Vesna Crnić Grotić, Pravni fakultet, Rijeka; professor emeritus Vladimir Đuro Degan, Jadranski zavod HAZU, Zagreb; akademik Aleksandar Goldštajn, Zagreb; professor emeritus Ivo Grabovac, Split; prof.dr.sc. Vinko Hlača, Rijeka; akademik Vladimir Ibler, Zagreb; prof.dr.sc. Srećko Jelinić, Pravni fakultet, Osijek; Igor Krković, odvjetnik, Rijeka; prof.dr.sc. Branimir Lukšić, Ekonomski fakultet, Split; prof.dr.sc. Axel Luttenberger, Pomorski fakultet, Rijeka; doc.dr.sc. Jasenko Marin, Pravni fakultet, Zagreb; prof.dr.sc. Drago Pavić, Split; prof. dr.sc. Berislav Pavišić, Pravni fakultet, Rijeka; dr.sc. Vesna Skorupan Wolff, Jadranski zavod HAZU, Zagreb; mr.sc. Srđan Šimac, Visoki trgovački sud, Zagreb; Zoran Tasić, CMS d.o.o., Zagreb; prof.dr.sc. Vesna Tomljenović, Pravni fakultet, Rijeka

Izdavački savjet/Advisory Board:

Dr.sc. Ivan Frančišković, Croatia osiguranje d.d., Rijeka; Gordana Gasparini, Vrhovni sud Republike Hrvatske; dr.sc. Petar Kragić, Tankerska plovidba d.d., Zadar; Robert Stude, Croatia Lloyd d.d., Zagreb; inž. Igor Vidović, Hrvatski registar brodova, Split; Marula Vujasinović, dipl. bibl., Jadranski zavod HAZU, Zagreb; mr.sc. Veljko Vujović, Zagreb

Tehnička urednica/Editorial Secretary: Vlatka Živojnović

Financijska suradnja/Financial support: Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa Republike Hrvatske

Pretplate/Subscriptions:

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI, Zagreb

žiro račun: 2360000-1101541734, Zagrebačka banka

Časopis izlazi: 1 puta godišnje

Naklada: 250 primjeraka

Prijelom i tisak/Print: Intergrafika d.o.o., Zagreb, Bistranska 19, kolovoz, 2008.

SADRŽAJ

Vladimir-Đuro Degan , Pravni naslov i efektivnost kao osnove suverenosti nad državnim područjem (izvorni znanstveni članak).....	1
Legal Title and <i>Effectivités</i> as Grounds for State Sovereignty over a Territory (original scientific paper).....	43
Dragan Bolanča, Petra Amižić Jelovčić , Carriage of Passengers in Croatia – National Legislation and EU Law (original scientific paper).....	45
Prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj – nacionalna legislativa i pravo Europske unije (izvorni znanstveni članak).....	57
Božena Bulum , Horizontalni sporazumi o suradnji prijevoznih poduzetnika u slobodnoj i linijskoj plovidbi u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice (izvorni znanstveni članak).....	59
Horizontal Cooperation Agreements of Shipping Undertakings in Tramp and Liner Shipping in Competition Law of the European Community (original scientific paper).....	107
Vesna Skorupan Wolff, Ranka Petrinović , Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina (pregledni članak).....	109
International Convention on the Removal of Wrecks (review).....	134
Ivana Oršulić , (Ne)odgovornost pomorskog prijevoznika za štete na teretu uslijed nautičke pogreške (stručni članak).....	135
Carrier's Liability for Nautical Fault in the Carriage of Goods by Sea (scientific paper)	150

DOKUMENTACIJA

Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.....	152
Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, Nairobi 2007. (prijevod: Vlatka Živojnović, Ranka Petrinović, Vesna Skorupan Wolff)	153

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA

Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: Revt-61/02-2 od 4.12.2003. Osigurana svota i ugovorena vrijednost osiguranog predmeta (prikaz: Vesna Skorupan Wolff)	187
Amount Insured and Agreed Value of the Subject Matter Insured	189
Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje broj: Rev 2144/00-2 od 18.12.2003. Osiguranje od odgovornosti za štetu koju brodica registrirana za šport i razonodu nanese trećim osobama (prikaz: Vesna Skorupan Wolff)	190
Insurance against Liability for Losses Caused by Boats Registered for Sport and Recreation to Third Parties.....	193
Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: Revt 152/03-2 od 6.10.2004. Nemarnost posade kao osigurani rizik (prikaz: Vesna Skorupan Wolff).....	194
Negligence of the Crew as an Insured Risk	196
Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje broj: Rev 887/04-2 od 10.11.2004. Izvlaštenje na pomorskom dobru (prikaz: Vesna Skorupan Wolff).....	197
Expropriation on Maritime Demesne.....	198
Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje broj: Gr1 397/06-2 od 7.1.2007. Stvarna nadležnost u postupku određivanja privremene mjere zaustavljanja brodice (prikaz: Vesna Skorupan Wolff)	199
Subject Matter Jurisdiction in the Proceedings for Order of Provisional Measure of Arresting a Boat	200

ODLUKE STRANIH SUDOVA

Queen's Bench Division (Commercial Court), Arkin v. Borehard Lines Ltd. an Others, presuda od 10.4.2003. Povreda članaka 81. i 82. Ugovora o osnivanju Europske zajednice određivanjem predatorskih cijena, upotrebom borbenih brodova te širenjem informacija o insolventnosti (prikaz: Božena Bulum)	201
---	-----

Breach of Articles 81 and 82 of the Treaty of Rome by Reason of Predatory Pricing, Use of Fighting Ships and Spreading Rumours about Insolvency of the Claimant.....	207
--	-----

Queen's Bench Division (Commercial Court), Sunderland Marine Mutual Insurance Co. Ltd. v. Wiseman (the "Seaward Quest"), presuda od 22.6.2007. Mjesna nadležnost za suđenje u sporu za naknadu štete zbog isplate osigurane svote po polici osiguranja (prikaz: Barbara Preložnjak).....	208
--	-----

Territorial Competence for the Settling of Disputes Arising from Claims for Compensation of Damage due to Payment of the Sum Insured according to Insurance Policy.....	211
---	-----

PRIKAZI KNJIGA

Vesna Barić-Punda, Davorin Rudolf ml., Pravo mora: dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2007., 954 str.; Rješavanje sporova u međunarodnom pravu mora: dokumenti, sudska praksa, mišljenja znanstvenika, komentari, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2007., 393 str. (prikaz: Vladimir-Đuro Degan).....	213
---	-----

UPUTE AUTORIMA	217
-----------------------------	-----

PRAVNI NASLOV I EFEKTIVNOST KAO OSNOVE SUVERENOSTI NAD DRŽAVNIM PODRUČJEM

Dr.sc.VLADIMIR-ĐURO DEGAN

Membre de l'Institut de droit international,

Professor emeritus Sveučilišta u Rijeci,

Član suradnik Hrvatske akademije

znanosti i umjetnosti

UDK 341.225.5

342.15

341.23 : 341.6

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 31.12.2007.

Prihvaćeno za tisak: 20.2.2008.

Ovu su raspravu potaknule dvije nedavno izrečene presude Međunarodnoga suda u Haagu, i to ona iz 2002. godine o Suverenosti nad Pulau Ligitan i Pulau Sipadan između Indonezije i Malezije, te ona iz 2007. o Teritorijalnom i morskom sporu u Karipskom moru između Nikaragve i Hondurasa. Obje su odlučivale o suverenosti nad malim nenaseljenim ili slabo naseljenim otocima, udaljenima od obala država u pitanju. Uz to je druga presuda razgraničila morske prostore između parničnih strana. Te se presude uklapaju u prijašnju sudsku praksu i čine važan doprinos nadogradnji pravnih pravila iz tih oblasti. Naposljetku se u toj svjetlosti raspravlja o zahtjevima i jednostranim aktima Slovenije glede morskih prostora na sjevernom Jadranu.

Ključne riječi: pravni naslov; effectivités; uti possidetis; terra nullius; historijski zaljev; načelo da kopno dominira morem; jednostrani akti u pravu mora.

I. UVOD

Pod “naslovom” (*titulus, title, titre*), znanost i praksa međunarodnoga prava podrazumijevaju pravnu osnovu neke države nad teritorijem. I s obzirom da načelo prema kojemu kopno dominira morem nailazi na stalnu potvrdu u međunarodnoj sudskoj i arbitražnoj praksi, iz njega proizlazi da obalna država ne može imati valjani pravni naslov nad morskim prostorima koji se ne naslanjaju na njezinu obalu, tj. na kopno. Neobalne države ne mogu imati naslov nad nikojim prostorima mora, a one obalne

ne mogu ga imati u prostorima koji čine produžetak od morske obale neke druge države.

Nekoć, dok se teritorijalno more obalnih država prostiralo na 3, 4, ili najviše na 6 morskih milja od obale, države se počesto nisu zanimale za nenastanjene otočiće i stijene izvan tih udaljenosti. Ali nakon što su se u općemu međunarodnom pravu afirmirali epikontinentski i gospodarski pojas na mnogo širim prostorima, silno je porastao interes obalnih država za te cjeline. Od njihove pripadnosti nekoj državi ovise njezine granice tih prostora mora, morskoga dna i podzemlja važnih za iskorištavanje nafte i plina, ali naravno i za ribolov. U zaljevima u kojima se već obavlja intenzivna eksploatacija mineralnih bogatstava morskoga dna i podzemlja, poput Arapsko-Perzijskoga, i pripadnost uzvišica suhih za niske vode postaje ne manje važna.¹

Iz tih razloga nedavno je došlo do dviju presuda Međunarodnoga suda koje ćemo ovdje prikazati. Njima je odlučeno o pripadnosti u pravilu nenastanjenih otočića jednoj od parničnih strana. Pokazalo se da u nedostatku jačega naslova, efektivnost (*effectivités*) glede vršenja akata vlasti od jedne države može biti od odlučujućeg značaja. Taj aspekt vrijedan je da bude predmetom ove rasprave.

II. EFEKTIVNOST PRI STJECANJU ORIGINARNOG I DERIVATIVNOG NASLOVA

Prije toga valja navesti da efektivnost u vršenju vlasti na nekom kopnenom području ima različit domašaj u pravu kada se radi o stjecanju ničijega područja (*terra nullius*) putem okupacije, u odnosu na ustup (cesiju) nekog područja od jedne države drugoj.

(a) Stjecanje suverenosti nad područjem putem okupacije mora zadovoljiti dva sljedeća uvjeta: (i) u razdoblju neposredno prije poduzimanja akta prisvajanja, područje u pitanju ne smije pripadati niti jednoj drugoj državi (*terra nullius*); i (ii) to se područje mora zaposjesti na vidljiv i efektivan način preuzimanjem posjeda i uvođenjem administracije nad njime u ime i u korist države stjecateljice.² Stoga je efektivnost pravna pretpostavka valjane okupacije. U tome se slučaju nad tim područjem stječe "*originarni naslov*".

1 Vidi u tome pogledu prikaz presude Međunarodnoga suda u Haagu od 18. ožujka 2001. u sporu između Bahreina i Katara, V.Đ. DEGAN: *Međunarodno pravo mora* u miru i u oružanim sukobima, Rijeka 2002, napose na str.407-410. O pravnom položaju tih uzvišica suhih za niske vode, *ibid.*, str.306-308.

2 Taj se drugi uvjet ustvari sastoji od dva elementa: *animus* i *corpus*. U presudi predratnoga Stalnog suda međunarodne pravde o *Istočnom Grenlandu* (Norveška/Danska) iz 1933, u tome je smislu istaknuto da zahtjev za suverenošću zasnovan na produženom vršenju vlasti uključuje dva elementa: namjeru i volju da se djeluje kao suveren, i neko efektivno vršenje ili očitovanje te vlasti. Cf., *P.C.I.J., Series A/B, No.53*, pp.45.

Ako su oba gornja uvjeta ispunjena, naslov nad zaposjednutim područjem ne može se osporiti, i on ne ovisi o priznanju ili uzdržavanju od bilo koga drugoga. Ipak su mogući sporovi glede ispunjenja svakoga od gornjih uvjeta. Spor može izbiti o pitanju je li se u trenutku zaposjedanja zaista radilo o ničijem području, te da li se radilo o efektivnoj ili samo o fiktivnoj okupaciji.

U čuvenoj arbitražnoj presudi o *Otoku Palmas* između Sjedinjenih Država i Nizozemske, izrečenoj 4. travnja 1928, švicarski arbitar Max Huber precizno je utvrdio uvjete za stjecanje ničijega područja.³ On je između ostaloga ustanovio da otkriće nekoga otoka pruža samo nedovršeni naslov (*inchoate title*), koji se u razumnom roku mora kompletirati aktima u vršenju vlasti.⁴ Ukoliko do toga ne dođe, produljeno i miroljubivo vršenje vlasti na tome području od druge države, u odsutnosti protesta države otkrića, jednako je dobro kao i naslov.⁵ Arbitar je također ustanovio da ne postoji pravno pravilo temeljem kojega bi otok koji se nalazi u blizini područja druge države, ili čini dio njezina arhipelaga, samim time njoj pripadao.⁶

(b) Ustup (cesija) je u praksi najvažniji od svih načina stjecanja područja. Do cesije dolazi kada neka postojeća država prethodnica ustupi dio svoga područja nekoj već postojećoj državi sljednici. Do toga može doći putem njihova dvostranog ugovora o cesiji, ili temeljem mnogostranog mirovnog ugovora na koncu nekoga rata.

Tim se putem na ustupljenom području prenosi suverenost jedne države na drugu i na taj se način stječe "*derivativni naslov*". Ali nemoguće je dijelove mora ili zračnoga prostora ustupiti drugoj državi bez ustupanja odgovarajućih dijelova kopnenoga područja, s obzirom da su oni akcesoriji kopna.

Derivativni se naslov stječe i u slučaju raspada i nestanka neke države prethodnice sa složenim ustrojstvom. Tada je moguće da države sljednice raspale federacije jednostrano proglase neovisnost svaka u svojim granicama, i da na taj način priznaju načelo *uti possidetis*. Pri raspadu SFRJ te su izjave jednostrano davale nove države sljednice, da bi bit načela *uti possidetis* potom potvrđivale u nekim dvostranim ugovorima. Pri raspadu Sovjetskoga Saveza i Češko-Slovačke, njihove su države sljednice preuzimale tu obvezu nekim zajedničkim aktima u kojima se podrazumijevalo to načelo.

Sâmo načelo *uti possidetis* nije nikakva imperativna norma općega međunarodnog prava (*jus cogens*). Kako je to potvrdila (Badinterova) Arbitražna komisija u Mišljenju br.3 od 11. siječnja 1992, države u pitanju mogu slobodnim i zajedničkim sporazumom odlučiti o njihovima (novim) granicama kakvima god žele. Ali u nedostatku tako

3 *Island of Palmas case, Reports of International Arbitral Awards (RIAA)*, vol.II, pp.829-871.

4 *Ibid.*, pp.846, 869.

5 *Ibid.*, p.839.

6 *Ibid.*, pp.854-855.

postignutoga sporazuma, “prijašnja razgraničenja dobivaju svojstvo granica zaštićenih međunarodnim pravom”.⁷

Osim u slučajevima okupacije ničijega područja, efektivnost u vršenju vlasti sama po sebi ne čini pravni naslov. Naslov leži u ugovoru o granicama. Ukoliko nove države nisu sklopile između sebe takav ugovor, naslov leži u prijašnjim aktima o razgraničenju. Kod raspalih federacija to mogu biti akti prijašnje središnje vlasti o razgraničenjima teritorijalnih cjelina koje su bile njezini dijelovi. U slučaju “novonastalih neovisnih država”, to su akti ili ugovori prijašnjih kolonijalnih vlasti. Na te se akte te nove države redovito pozivaju kao na valjani naslov nad spornim područjima u njihovu korist. Efektivnost u vršenju vlasti tu ima sekundaran značaj kao element dokazivanja.

Taj je odnos opisala presuda Međunarodnoga suda u Haagu u sporu između Burkina Faso i Malija od 22. prosinca 1986, i na taj su se iskaz pozivale kasnije međunarodne presude:

“U slučajevima gdje se činjenica u potpunosti poklapa s pravom, gdje se efektivna administracija nadovezuje na *uti possidetis juris*, *effectivité* se uzima u obzir samo kao potvrda vršenja prava temeljem pravnoga naslova. U slučajevima kada činjenica ne odgovara pravu, gdje spornim teritorijem upravlja država koja ne posjeduje pravni naslov, prednost valja dati nositelju naslova.⁸ U slučaju gdje *effectivité* ne koegzistira s nikakvim pravnim naslovom, ona se neizbježno mora uzeti u obzir. Ima napokon slučajeve u kojima pravni naslov nije takve naravi da precizno određuje prostor teritorija na koji se odnosi. Tada *effectivité* može igrati bitnu ulogu u tome da bi se pokazalo kako je naslov tumačen u praksi.”⁹

Efektivnost tj. *effectivités*¹⁰ ima, dakle, konstitutivni učinak kada neka država dokaže da je područje u pitanju u trenutku njezina zaposjedanja bilo *terra nullius*. Kako smo naveli, ona je tada jedna od bitnih osnova valjane okupacije.

Ali ima slučajeve kada sudsko tijelo koje odlučuje o sporu ustanovi da u trenutku okupacije sporno područje nije bilo ničije. Uz to, ukoliko obje strane tvrde da se ne

7 Vidi hrvatski prijevod te presude u V.Đ. DEGAN: *Hrvatska država u međunarodnoj zajednici*, Zagreb 2002, str.338-339.

8 Napose u parnici između Kameruna i Nigerije, ova druga se upirala na svoju efektivnu administraciju na području oko jezera Čad i nad poluotokom Bakassi u Gvinejskom zaljevu. Međunarodni je sud u presudi od 10. listopada 2002. ustanovio da su u oba slučaja te “*effectivités*” bile *contra legem*. Presudio je na temelju kolonijalnih ugovora u korist Kameruna, držeći se time načela *uti possidetis*. U drugomu je slučaju Sud još utvrdio da je nigerijski posjed bio “ograničenoga trajanja”. Vidi prikaz te presude - V.Đ. DEGAN: “*Uti possidetis* i crta sredine u kopnenim i morskim razgraničenjima - presuda Međunarodnoga suda u Haagu Kamerun/Nigerija iz 2002 -”, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law 2003*, br.157, napose na str.9-10 i 12.

9 *I.C.J. Reports 1986*, pp.586-587, para.63.

10 Taj francuski izraz koristi se i u presudama na engleskom jeziku, i stoga ga ni ovdje ne možemo zanemariti.

radi o *terra nullius*, sud će njihov stav uzeti kao vjerodostojan iako to u stvarnosti ne mora biti baš tako. U takvim situacijama sud može utvrditi da nad spornim područjem nije postojao valjani pravni naslov niti jedne strane. Tada se, kako je u gore citiranoj presudi navedeno, *effectivités*, tj. akti u vršenju vlasti neizbježno uzimaju u obzir pri odlučivanju o pripadnosti toga područja. Ali se tu tada radi o elementima dokazivanja pripadnosti, dok se sam naslov stječe tek izrečenom presudom.

III. NEKE PRIJAŠNJE PRESUDE

Prije nego što pređemo na prikaz dviju najnovijih presuda Međunarodnoga suda, valja nam se osvrnuti na neke prijašnje sudske odluke koje su u tome pogledu utvrdile neka pravila, ili su potvrdile prijašnju praksu.

(i) Povod za parnicu Danske protiv Norveške pred Stalnim sudom međunarodne pravde u Haagu bila je norveška kraljevska odluka od 10. srpnja 1931. kojom je ova proglasila okupaciju izvjesnih nenastanjenih područja na *Istočnom Grenlandu* za koja je smatrala da su tada bile *terra nullius*. Kao tužiteljica u parnici Danska je, naprotiv, smatrala da ima suverenost nad čitavim tim otokom, najvećim na ovom planetu. Svoj je naslov temeljila na miroljubivom i produljenom vršenju svoje državne vlasti nad njime. Norveška je sa svoje strane smatrala da su se prijašnji akti vlasti Danske odnosili samo na njezina naselja, koja su se sva nalazila na zapadnom dijelu toga otoka.

Sud je u svojoj presudi izrečenoj 5. travnja 1933. odlučio da se Grenland ima smatrati cjelinom na kojemu u 1931. nije bilo ničijega područja, a uzeo je u obzir akte očitovanja vlasti obiju strana na spornom području. Pri tome je zaključio:

“zahtjev za suverenošću zasnovan, ne na nekom posebnom aktu ili naslovu poput ugovora o cesiji, nego prije na produljenom vršenju vlasti, uključuje dva elementa za koja se oba mora dokazati da postoje: namjera i volja da se djeluje kao suveren, i neko efektivno vršenje ili očitovanje te vlasti...

Druga okolnost o kojoj mora voditi računa svaki tribunal koji mora presuditi zahtjev za suverenošću nad nekim područjem, je mjera u kojoj suverenost također zahtijeva neka druga Sila (država). U većini slučajeva o zahtjevima za teritorijalnom suverenošću radilo se o dvama takvim konkurentim zahtjevima, a tribunal je morao odlučiti koji je od njih jači.

Nemoguće je istraživati dokumente o izrečenim odlukama u slučajevima teritorijalne suverenosti a da se ne uoči da se u mnogim slučajevima tribunal morao zadovoljiti s malo dokaza o stvarnom vršenju suverenih prava, pod uvjetom da druga država nije mogla dokazati jači zahtjev. To je napose

istinito u slučajevima zahtjeva za suverenošću nad rijetko naseljenim ili nenaseljenim zemljama”.¹¹

Sud je ustanovio da je napose u razdoblju između 1921. i 1931. godine, koje je prethodilo norveškom aktu okupacije Istočnoga Grenlanda, bilo došlo do pojačane djelatnosti Danske na spornom području.¹²

*

(ii) Međunarodni je sud 17. studenoga 1953. presudio spor *Minquiers i Ecrehos* između Francuske i Britanije. Radi se o dvjema skupinama otočića i stijena koje su dio Kanalskih otoka u La Mancheu, smještenih između francuske obale i britanskoga otoka Jersey u samoj blizini francuske Normandije. Svaka od tih skupina sastoji se od dva ili tri nastanjiva otočića, te od više drugih otočića i stijena neprikladnih za ljudski život.

I Britanija i Francuska su pred Sudom tvrdile da svaka od njih ima stari ili originarni naslov nad tim skupinama koji potječe još od vremena Normanskog osvajanja Engleske u 1066. godini. Stoga su se obje složile o tome da se u ovom slučaju nije radilo o *terra nullius*.¹³

Sud je najprije pažljivo ispitao sve tvrdnje parničnih strana o njihovim feudalnim pravima, kao i njihove prijašnje ugovore koji ne specificiraju koji je od tih otočića pripadao engleskom, a koji francuskom kralju. Stoga se pravni naslov jedne od strana na toj osnovi nije mogao utvrditi.

“Ono što je po mišljenju Suda od odlučujućega značaja, nisu posredne presumpcije izvedene iz događaja u Srednjemu vijeku, nego dokazi koji se neposredno odnose na posjedovanje skupina Ecrehos i Minquiers”.¹⁴

Sud je istražio takve neposredne dokaze vršenja vlasti iz 19. i 20. stoljeća. Utvrdio je, između ostaloga, da je nadležnost za kaznena djela počinjena na tim otočićima kroz više od stotinu godina vršio engleski sud u Jerseyu. Stanovnici Jerseya podizali su kolibe koje su koristili u sezoni ribolova. Te su nastambe, kao i kupoprodajni ugovori o njima, bile registrirane u Jerseyu. U 1884. bila je na otočiću Ecrehos ustanovljena britanska carinarnica. Francuska sa svoje strane nije mogla dokazati nikakve slične akte vlasti.

¹¹ *P.C.I.J., Series A/B, No.53*, pp.45-46.

¹² Ipak se čini da je odlučujuća okolnost za tu presudu u korist Danske bila izjava norveškoga ministra vanjskih poslova data danskom poslaniku, još u 1919. godini, da Norveška neće Danskoj činiti nikakve teškoće da stekne suverenost nad čitavim otokom Grenlandom. “Sud smatra izvan svake sumnje da odgovor takve naravi dat od ministra vanjskih poslova u ime njegove vlade na pitanje diplomatskoga predstavnika koje spada u njegovu nadležnost, obvezuje zemlju koje je on ministar.” *Ibid.*, p.71.

¹³ *I.C.J. Reports 1953*, p.53.

¹⁴ *Ibid.*, p.57.

S obzirom na to Sud je jednoglasno presudio, uključujući tu i glas francuskoga suca Basdevanta, da te dvije skupine otoka pripadaju Ujedinjenom Kraljevstvu.

*

(iii) Vijeće Međunarodnoga suda u opširnoj presudi od 11. rujna 1992. u parnici između El Salvadora i Hondurasa, uz intervenciju Nikaragve, odlučivalo je, između ostaloga, o nekim otočićima u zaljevu Fonseca u blizini njihove zajedničke obale.

Ali prije toga, ovdje ćemo prikazati pravni položaj čitavoga zaljeva Fonseca, jedinoga priznatog historijskog zaljeva na kojemu obale posjeduju čak tri države: El Salvador, Nikaragva i Honduras. Od njih samo prve dvije imaju obale na njegovu ulazu, na crti Punta Ampala (El Salvador) i Punta Cosigüina (Nikaragva), dugačkoj 19,75 morskih milja.

Taj zaljev smješten je na pacifičkoj strani srednjeameričke prevlake i otkriven je u 1522. godini. Španjolska kruna uživala je u njemu kontinuiranu i miroljubivu suverenost, sve dok tri države u pitanju nisu proglasile neovisnost u 1821. godini. Nije bilo dokaza o razgraničenju nadležnosti nad prostorom toga zaljeva ni prije, ni nakon te godine. Svaka od tih triju država vršila je suverenost na svojoj obali i na obližnjim otocima.

U lipnju 1900. Nikaragva i Honduras sporazumjeli su se o djelomičnom razgraničenju njihove obale koje se završavalo pred ulazom u zaljev. Dvije kasnije presude priznale su tu crtu.

U 1914. Nikaragva je sa Sjedinjenim Državama sklopila Bryan-Chamorro ugovor, kojim im je dala koncesiju za izgradnju drugoga prokopa, uz onaj Panamski. Parnicu pred Centralnoameričkim sudom protiv Nikaragve pokrenuo je El Salvador, dok Honduras nije bio strana toga postupka.

Taj Sud donio je svoju odluku 9. ožujka 1917. Suci su ustanovili da se radi o historijskom zaljevu koji ima značajke “zatvorenoga mora”. Sve tri obalne države, uključivši Honduras, “suvlasnice” su voda toga zaljeva, osim pojasa širokog tri milje od obale, koji je u isključivom “vlasništvu” svake od njih. Uz to, obalnim državama priznate su dodatne zone od po 9 milja u svrhu inspekcije, vršenja policijske vlasti u fiskalne svrhe i radi nacionalne sigurnosti. Zajedničke vode podložne su pravu neškodljive plovidbe (*uso inocente*) trgovačkih brodova svih zastava.¹⁵

Vijeće Međunarodnoga suda u rečenoj presudi iz 1992. godine, u parnici u kojoj su El Salvador i Honduras bili strane a Nikaragva je intervenirala, potvrdio je sve zaključke prethodne presude iz 1917, i prevelo ih je na jezik modernoga prava mora.

“Zatvoreno more” naprosto znači da se ne radi o otvorenom moru i da njegove vode nisu međunarodne.¹⁶ “Suvlasništvo” nad zaljevom izvan 3 milje od obale,

¹⁵ Vidi prijevod te presude sa španjolskoga na engleski jezik - *American Journal of International Law* 1917, (AJIL) pp.674-730. Vidi napose pp.693-694, 715, 716.

¹⁶ *I.C.J. Reports* 1992, p.591, para.390.

može se nazvati kondominijem, iako bi ga bilo bolje nazvati koimperijem.¹⁷ Iako je Centralnoamerički sud nazvao pojas mora država uz njihovu obalu njihovim “teritorijalnim vodama”, danas bi ih trebalo nazivati “unutrašnjim” ili “nacionalnim” vodama. Naime država ne može imati dva teritorijalna mora, jedno uz obalu i drugo na ulazu u zaljev. I napokon, Vijeće Suda priznalo je pravo neškodljivoga prolaza za sve trgovačke brodove u svim prostorima toga zaljeva, dakle i u “unutrašnjim vodama”. Ono je našlo da taj režim nije u neskladu s režimom historijskih voda.¹⁸

Usvjetlosti modernoga međunarodnog prava Vijeće Suda ispitalo je položaj morskih prostora izvan ulaza u zaljev Fonseca u pravcu pučine na Pacifiku. Ono je priznalo da svaka od triju obalnih država ima pravo na teritorijalno more, epikontinentski i gospodarski pojas izvan ravne polazne crte između Punta Ampala i Punta Cosigüina. El Salvador i Nikaragva imaju na toj crti po tri milje na obje strane ulaza, ali je ostalo pitanje kako odrediti te pojaseve svih triju država na preostalih 13,75 milja. Vijeće je, međutim, iznašlo da mu parnične strane nisu povjerile nadležnost glede razgraničenja morskih prostora i uputilo je sve tri države da to razgraničenje obave sporazumom na temelju međunarodnog prava.¹⁹

Režim ovoga historijskog zaljeva ponekad se krivo prikazuje. I njime je potvrđeno pravilo da svaka obalna država ima u produžetku svoje obale pojas mora u svojoj isključivoj nadležnosti. U ovom slučaju radi se o “unutrašnjim” ili “nacionalnim” vodama podložnima pravu neškodljivoga prolaska trgovačkih brodova. Time i zaljev Fonseca potvrđuje temeljno načelo da kopno dominira morem, o kojemu će biti više riječi.

*

Sada ćemo raspravljati o pripadnosti parničnim stranama nekih otočića u zaljevu Fonseca. U ovoj presudi opširno se raspravljalo o *uti possidetis* iz 1821. kao izvoru pravnoga naslova, i o odnosu toga načela prema *effectivités* parničnih strana.²⁰ Sva su ta pitanja sustavnije obrađena u presudi između Nikaragve i Hondurasa iz 2007. godine, i ovdje ih ne treba navoditi. Ali važan je zaključak Vijeća da načelo *uti possidetis* isključuje postojanje ničijega područja (*terra nullius*) na spornim otocima, s obzirom da su obje parnične strane u svim tim prostorima sljednice Španjolske.²¹

Vijeće se, između ostaloga, pozvalo na navod arbitra Maxa Hubera iz presude o *Otocima Palmas* iz 1928, da je produljeno i miroljubivo vršenje teritorijalne suverenosti (miroljubivo u odnosu na druge države), jednako dobro kao i naslov.²²

17 *Ibid.*p.597, para.399.

18 *Ibid.*, 592, para.392.

19 *Ibid.*, p.617, para.432 (2), (3).

20 *I.C.J. Reports 1990*, pp.558-559, para 333; p.565, para.345.

21 *Ibid.*, p.560, para.347.

22 *Ibid.*, p.563, para.342.

Iako je to Vijeće dobilo kompromisom strana u nadležnost da odredi pravni položaj svih otoka u zaljevu Fonseca, ono je povjerenu mu nadležnost reduciralo samo na tri otoka čija je pripadnost bila predmetom spora između parničnih strana. Radilo se o otocima El Tigre, Meanguera i o nenaseljenom otočiću Meanguerita u njegovu susjedstvu kojega je Vijeće tretiralo kao njegovu pripadnost.

Vijeće je otpočelo s razmatranjem pripadnosti otoka El Tigre. Ustanovilo je da je Honduras vršio efektivnu okupaciju nad njime još od 1849. godine. Iz toga proizlazi pretpostavka da je Honduras taj otok naslijedio od Španjolske temeljem *uti possidetis*, i da ta pretpostavka nije u kontradikciji s bilo kojim poznatim kolonijalnim naslovom.²³

Glede otoka Meanguera s Meangueritom, El Salvador je postavio svoj zahtjev nad njime još u 1854. a koncem 19. stoljeća intenzivirao je svoju prisutnost na njemu. Tek je u siječnju 1991. vlada Hondurasa protestirala protiv toga stanja, što je El Salvador odbio. Vijeće je zaključilo da je protest Hondurasa bio izražen prekasno da bi mogao narušiti pretpostavku o podrazumijevanom pristanku (*acquiescence*) s njegove strane. Stoga ponašanje Hondurasa prema prijašnjima *effectivités* El Salvadora otkriva pris-tanak, priznanje, *acquiescence*, ili drugi oblik prešutnoga pristanka na tu situaciju.²⁴

Vijeće Suda je na temelju tih argumenata potvrdilo pripadnost El Tigrea Hondurasu, a Meanguere s Meangueritom El Salvadoru, kao sljednicima španjolske suverenosti nad njima.²⁵

*

Obje presude Međunarodnoga suda u Haagu koje ćemo dalje prikazati također su imale za predmet utvrđivanje pripadnosti nekih otočića jednoj od parničnih strana. U prvoj parnici njezine strane nisu od Suda zatražile da utvrdi crtu morskoga razgraničenja koja proizlazi iz te pripadnosti. Druga presuda je za naše istraživanje značajnija jer se ponajprije odnosi na razgraničenje morskih prostora.

²³ *Ibid.*, p.569, paras.354, 355.

²⁴ *Ibid.*, p.577, para.364.

²⁵ *Ibid.*, p.579, para.367.

IV. PRESUDA MEĐUNARODNOGA SUDA IZ 2002. O SUVERENOSTI NAD PULAU LIGITAN I PULAU SIPADAN (Indonezija/Malezija)²⁶

Pulau Ligitan i Pulau Sipadan su dva otočića smještena na Celebeskom moru, na izvjesnoj udaljenosti od obale otoka Borneo. Borneo je veoma veliki brdoviti otok čiji najveći južni dio pripada Indoneziji. Ali državice Sarawak i Sabah na sjevernom Borneu članice su Malezijske Federacije. Na sjevernom Borneu nalazi se i veoma bogata neovisna državica Brunei koja nema obalu na Celebeskom moru i nije bila strana u ovome sporu.

Ligitan je veoma mali otok smješten na južnom kraju velikoga grebena od otokâ Danawan i Si Amil. Stalno je iznad morske površine i većim je dijelom pjeskovit. Ima nisko raslinje i nije stalno nastanjen.

Sipadan, iako veći od Ligitana, također je mali otok površine od samo 0,13 kvadratnih kilometara. To je šumoviti otok vulkanskoga porijekla s najvećom uzvisinom od 600 do 700 metara, oko koje je ispod mora nastao koraljni atol. Do 1980. nije bio stalno naseljen. Otada je na njemu podignuto pod Malezijom turističko naselje za ronioce s bocama s kisikom.

I Indonezija i Malezija nastojale su dokazati svoj pravni naslov nad tim dvama otočićima, pozivajući se na kolonijalne akte i kolonijalne ugovore.

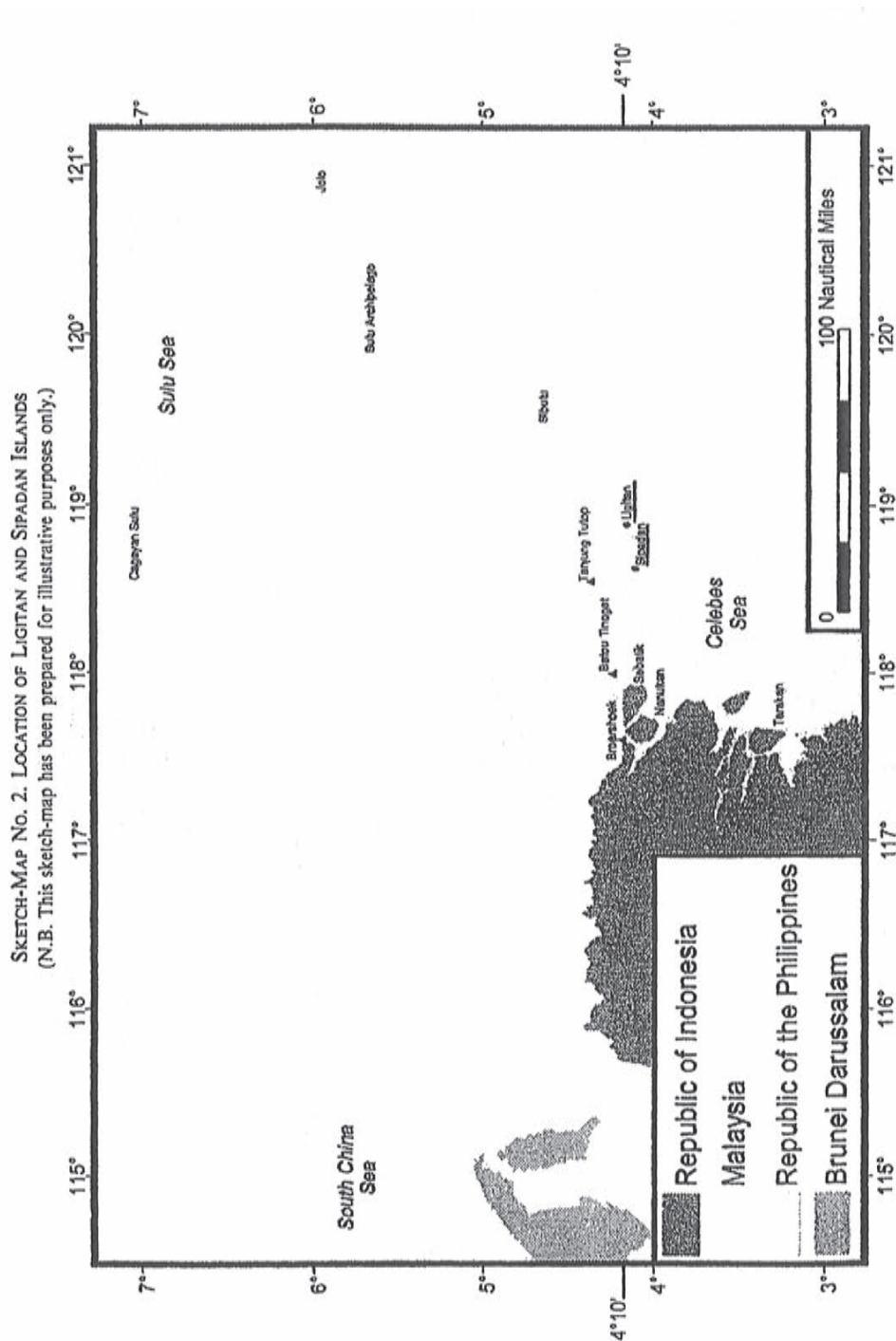
Nizozemska je uspostavila svoju vlast na Borneu i nad ostatkom današnje Indonezije još početkom 17. stoljeća. Kao i u drugim sličnim slučajevima, Nizozemska istočno-indijska kompanija vršila je na tome području javna prava u ime Nizozemske. Kompanija je sklapala ugovore s lokalnim vladarima o trgovini, kojima su oni na nju prenosili vlast nad dijelovima teritorija (ili je ona to tako tumačila). Koncem 18. stoljeća ta je kompanija bila likvidirana, a svi njezini teritorijalni posjedi bili su preneseni na Nizozemsku.

U doba Napoleonovih ratova, kada je u 1810. Francuska čak anektirala Nizozemsku, Britanija je preuzela kontrolu nad njezinim posjedima u Aziji. Ali temeljem Londonske konvencije iz 1814, novoustanovljena Kraljevina Nizozemska (koja je do 1830. obuhvaćala i Belgiju), povratila si je najveći dio tih posjeda.

Ipak su se otada na sjevernom Borneu počeli preklapati britanski i nizozemski interesi. Neke osobe u britanskoj službi sklapale su od 1877. godine kolonijalne ugovore s lokalnim vladarima, sve do stvaranja Britanske kompanije Sjeverni Borneo 1882. godine. U 1888. ustanovljen je britanski protektorat nad tim područjem, ali je Sjeverni Borneo proglašen britanskom kolonijom tek u 1946. godini.

Bilo je nastojanja da se sukobi kolonijalnih interesa razriješe na ugovornoj osnovi. Za prostor u pitanju najznačajnija je bila Konvencija između Nizozemske i Britanije

26 *I.C.J. Reports 2002*, paras.1-150. Dalje ćemo u našem tekstu izravno citirati brojeve paragrafa iz te i iz sljedeće presude.



sklopljena 20. lipnja 1891, u svrhu “definiranja granice između nizozemskih posjeda na otoku Borneo i država na tome otoku pod britanskom zaštitom” (para.23).

Indonezija je od Nizozemske stekla neovisnost 1949. godine. U 1963. Britanci su ustanovili Malajsku Federaciju kojoj su pridodali koloniju Sjeverni Borneo.

Teritorijalni spor između Indonezije i Malezije iskristalizirao se u 1969, u kontekstu njihova razgraničenja epikontinentnog pojasa. Ali to razgraničenje nije bilo postignuto na prostoru istočno od otoka Borneo. Zajednička radna skupina razmatrala je napose u 1991. situaciju Ligitana i Sipadana. Pošto nije uspjela doći do rješenja, preporučila je svojim vladama iznošenje toga spora pred Međunarodni sud. Sporazum o tome postignut je u 1997. godini. Parnica pred Sudom trajala je od 1998. godine. Između 3. i 12. lipnja 2002. održana je usmena rasprava, a presuda je bila izrečena 17. prosinca te godine.

Indonezija je svoj zahtjev za suverenosti nad Ligitanom i Sipadanom zasnivala ponajprije na ugovornom naslovu. Ustvrdila je da je spomenuta Konvencija iz 1891. između Nizozemske i Britanije ustanovila paralelu (usporednik) 40° 10' sjeverno, kao crtu podjele između posjeda dviju država. S obzirom da su oba ta otočića smještena južno od te crte, oni navodno danas pripadaju Indoneziji (para.34).

Nakon što je svestrano ispitao tu Konvenciju u njezinu kontekstu, u svjetlosti njezina predmeta i svrhe, i u njezinim jednako vjerodostojnim tekstovima na engleskom i nizozemskom jeziku, Sud je u presudi ustanovio da ta Konvencija ne pruža naslov nad spornim otočićima u korist Indonezije. Crta razgraničenja iz te Konvencije odnosi se na sam otok Borneo i završava na istočnoj obali susjednoga otočića Sebatik (paras.37-52). Taj zaključak potvrđuju *travaux préparatoires* te Konvencije i kasnije ponašanje njezinih stranaka (paras.53-77). I kartografski materijal koji su obje strane priložile ne proturječi tome zaključku (paras.81-81).²⁷

Sud je potom razmotrio druge naslove koje su istaknule stranke, i to temeljem “sukcesije”. On nije prihvatio tvrdnju Indonezije da je kao sljednica Nizozemske ona naslijedila originarni naslov nad tim otočićima od sultana Bulungana. Naime kontrakt o vazalnosti u pitanju nije se mogao odnositi na sporne otoke, udaljene 40 milja od drugih (para.96). Sud je također odbacio tvrdnju Malezije da je ona naslijedila originarni naslov od sultana Sulua, koji je prvotno stekla Španjolska, potom je bio prenesen na Sjedinjene Države, potom na Britaniju u ime države Sjeverni Borneo, potom opet na Britaniju, te napokon na Maleziju. Opet, imena tih otočića nisu bila izrijeком navođena u instrumentima na koje se Malezija pozivala (para.108).

Nakon što je ustanovio da niti jedna od parničnih strana nema ugovorni naslov nad Ligitanom i Sipadanom, Sud je istražio tvrdnje svake od njih glede vršenja efektivne vlasti (*effectivités*) nad tim otočićima. Prije toga se osvrnuo na opći položaj tih spornih otočića:

27 Ovi opširni dijelovi te presude značajni su glede primjene u praksi Bečke konvencije o pravu međunarodnih ugovora iz 1969. godine, a napose njezinih članaka 31-33 o tumačenju ugovora.

“Sud primjećuje da, iako obje strane drže da otoci Ligitan i Sipadan nisu bili *terra nullius* u razdoblju u pitanju za ovu parnicu, one to čine temeljem dijametralno oprečnih razmatranja, svaka od njih tvrdeći da ona ima naslov nad tim otocima” (para.108).

Iako bi iz argumenata svake od strana koje Sud nije uvažio mogao proizići upravo takav zaključak, Sud je i u ovoj parnici prihvatio njihov zajednički stav da se tu nije radilo o *terra nullius*.

Sudu je dakle preostalo da tu parnicu odluči temeljem *effectivités* glede vršenja djelatnosti svake od strana nad spornim otocima. U vezi s time pozvao se na navod iz presude Burkina Faso/Mali iz 1986, da “u slučaju gdje *effectivité* ne koegzistira s nikakvim pravnim naslovom, ona se neizbježno mora uzeti u obzir” (para.126).

Tu se postavilo kao važno pitanje: kada je nastupio “kritični datum” u tome sporu. Uz neka svoja pojašnjenja, Sud se složio s navodom Indonezije da je taj “kritični datum” nastupio 22. rujan 1969. izmjenom nota dviju strana, kada se u kontekstu pokušaja razgraničenja epikontinentškoga pojasa po prvi put postavilo pitanje pripadnosti Ligitana i Sipadana. Po mišljenju Indonezije od toga su se datuma obje strane trebale uzdržati od bilo kakve akcije koja bi promijenila *status quo* na spornim otocima. Od toga datuma zahtjevi obiju strana postaju “pravno neutralizirani”, te stoga njihovi kasniji stavovi ili akcije više nisu relevantni za ovaj postupak” (para. 128).

U presudi su najprije izložene *effectivités* koje je svaka strana iznijela u svoju korist (para.130-133). Potom je Sud doslovno citirao navod iz presude iz 1933. o *Istočnom Grenlandu* koji smo prije naveli. Nakon toga je navedeno:

“Napose u slučajevima veoma malih otoka koji su nenaseljeni ili nisu stalno naseljeni - poput Ligitana i Sipadana, koji su bili od maloga privrednog značaja (makar do nedavna) - *effectivités* će naravno biti rijetke” (para.134).

Sud je precizirao da neće moći uzeti u obzir akte koji su se zbili nakon što se spor između stranaka iskristalizirao (nakon kritičnoga datuma), “osim kada su takvi akti normalno produženje prijašnjih akata, a nisu poduzeti u svrhu poboljšanja pravnoga položaja strane koja se na njih poziva” (para.135).

Indonezija se kao na *effectivité* u svoju korist pozvala na kontinuiranu prisutnost nizozemskih i potom njezinih vlastitih ratnih brodova u vodama u blizini spornih otoka. U presudi je s time u vezi ustanovljeno da se iz toga ne može izvesti zaključak da su pomorske vlasti u pitanju smatrale da su Ligitan i Sipadan, kao i okolne vode, pod suverenošću Nizozemske ili Indonezije (para.139).

Glede navoda Indonezije da su ribolov u vodama oko tih otočića tradicionalno vršili indonezijski ribari, Sud je zaključio da “djelatnosti privatnih osoba ne mogu se smatrati za *effectivités* ako nisu poduzimane temeljem službene regulacije ili pod

autoritetom vlasti” (para.140). Tu se radi o važnim presedanima koji mogu biti od značaja u budućim parnicama o morskim razgraničenjima.

Malezija je, između ostaloga, navela u svoju korist mjere vlasti Sjevernoga Bornea o uređenju i kontroli sakupljanja jaja od kornjača na Ligitanu i Sipadanu, djelatnosti koje su u kritično vrijeme bile od maloga privrednog značaja u tome prostoru. Ona se pozvala na Uredbu o zaštiti kornjača iz 1917, koja je tamo bila primjenjivana makar do 1950-tih godina (para.143). Uz to, u 1933. Sipadan je bio službeno proglašen ornitološkim rezervatom (para.144).

Malezija se također pozvala na činjenicu da su vlasti kolonije Sjeverni Borneo izgradile svjetionike na Sipadanu u 1962. i na Ligitanu u 1963. godini. Oni i danas postoje, a vlasti Malezije ih održavaju od njezine neovisnosti (para.146).

Sud je zaključio da su

“djelatnosti na koje se poziva Malezija u svoje ime i kao država sljednica Velike Britanije, skromne u broju, ali su raznolike po karakteru i obuhvaćaju zakonodavne, upravne i kvazisudske akte. One pokrivaju značajno razdoblje i ukazuju na ponašanje koje otkriva namjeru vršenja državnih funkcija glede dvaju otoka, u kontekstu administracije nad širom skupinom otoka”.

Sud je također naglasio važnu činjenicu da

“u vrijeme kada su se te djelatnosti obavljale, niti Indonezija, a ni njezina prethodnica Nizozemska, nisu nikada izrazile svoje neslaganje ili protest” (para.148).²⁸

Glasovima svih sudaca, osim suca *ad hoc* kojega je imenovala Indonezija, Sud je odlučio da Pulau Ligitan i Pulau Sipadan pripadaju Maleziji, jer ona nad njima ima naslov temeljem navedenih *effectivités* (para.149-150).

Ova će presuda predstavljati važan presedan za neka sporna pitanja u presudi koju ćemo dalje prikazati, a koja se odnosi i na razgraničenje morskih prostora.

V. PRESUDA MEĐUNARODNOGA SUDA IZ 2007. O TERITORIJALNOM I MORSKOM SPORU U KARIPSKOM MORU (Nikaragva/Honduras)

Ta je presuda zanimljiva jer se osvrće na brojna pitanja važna za razgraničenje morskih prostora. Ona je potvrdila temeljno načelo primjenljivo pri svim tim razgraničenjima da kopno dominira morem. Odlučila je o pripadnosti četiriju otočića (*los*

²⁸ Ali u tome kontekstu nije navedeno podizanje turističkoga naselja na Sipadanu u 1980, jer se to zbilo nakon “kritičnoga datuma”.

cayos) jednoj od strana temeljem njezinih *effectivités*. U spornom prostoru povukla je “jedinственu morsku granicu” koja dijelom obuhvaća teritorijalno more, a na njega se nastavljaju gospodarski i epikontinentski pojas obalnih država. Napose je razmotrila domašaj načela *uti possidetis* iz 1821. godine u odnosu na morske prostore u pitanju. Ponovo se osvrnula na arbitražnu presudu kralja Španjolske iz 1906, čiju je pravnu valjanost potvrdila prijašnja presuda toga Suda iz 1960. godine.²⁹

Nikaragva i Honduras su dvije susjedne države smještene na srednjeameričkoj prevlaci. Odvajajući se od Španjolske, obje su stekle neovisnost još u 1821. godini. Između 1823. i 1838, zajedno s Gvatemalom, El Salvadorom i Kostarikom, činile su dijelove Federalne Republike Središnje Amerike, nakon čega su se od nje izdvojile u prijašnjim granicama. Dvije godine kasnije ta efemerna federacija prestala je postojati. Španjolska je bila priznala neovisnost Nikaragve ugovorom iz 1850, a Hondurasa onim iz 1866.

U 1894. te dvije države sklopile su važan Gámez-Bonilla ugovor kojim su izričito bile priznale načelo *uti possidetis* iz 1821. godine kao osnovu razgraničenja njihovih područja. Komisija imenovana temeljem toga ugovora fiksirala je između 1900. i 1904. godine otprilike trećinu njihove kopnene granice na terenu, i to od Pacifika u zaljevu Fonseca do Portillo de Teotecacinte. Spor o preostaloj kopnenoj granici do zajedničke obale na Karipskom moru bio je temeljem toga ugovora povjeren na arbitražu španjolskom kralju Alfonsu XIII. Kralj je svoju presudu izrekao 23. prosinca 1906. Nikaragva je potom osporila pravnu valjanost i obvezujući značaj te arbitražne presude, o čemu je nastao dugotrajan spor.

Međunarodni je sud 18. studenoga 1960. izrekao sa svoje strane presudu u parnici o *Arbitražnoj presudi španjolskoga kralja iz 1906*. Uz svoje detaljno obrazloženje, Sud je odbacio sve argumente Nikaragve i presudio je da je spomenuta arbitražna presuda pravovaljana i obvezujuća za Nikaragvu. Ta zemlja potom ju nije osporavala. U ovoj svojoj posljednjoj presudi iz 2007. Sud je izložio sve bitne zaključke iz presude iz 1960. (paras.40-46).

Potom je Inter-američki mirovni odbor ustanovio zajedničku komisiju koja je temeljem arbitražne presude iz 1906. obavila u 1962. demarkaciju preostale granične crte na terenu od ušća granične rijeke Coco u Karipsko more prema unutrašnjosti.

Nikaragva je u 1979. godini usvojila Zakon o epikontinentskom pojasu i susjednom moru, proširujući svoju suverenost i jurisdikciju na 200 milja od obale. U 1982. Honduras je novim ustavom na istoj udaljenosti proglasio svoj gospodarski pojas. U tome je kontekstu nastao spor o pripadnosti nekih otočića u tome novom prostoru udaljenom od kopna.

*

29 Ta se presuda uz to opredijelila o nekim pitanjima koja neće moći biti predmetom naših izlaganja, poput dokazne vrijednosti zemljovida koje su parnične strane podastrle Sudu, o navodnom prešutnom sporazumu strana o morskim granicama, o priznanju tih granica od trećih država, te o dokaznoj vrijednosti zaprisegnutih svjedočenja pojedinaca u postupku (“*affidavits*”).

Nekoliko riječi o geografskoj konfiguraciji obala tih dviju susjednih država. One se nalaze na jugozapadnom dijelu Karipskoga mora. Te suprotstavljene obale grubo čine strane pravokutnika konveksnog (ispupčenog) oblika. Ali ušće granične rijeke Coco obrazuje tipičan estuarij s rtom Gracias a Dios konkavnoga (udubljenog) oblika. Obalna crta Nikaragve dugačka je oko 480, a ona Hondurasa oko 640 kilometara.

Granična rijeka Coco najdulja je i najobilnija vodom u čitavoj Središnjoj Americi, ali stvara ogromne količine nanosa. Ti nanosi neprestano pomiču ušće te rijeke prema moru. Uslijed toga rukavci toga ušća, s otočićima između njih, podložni su neprestanim promjenama. Glavni rukavci postaju sporedni, i obrnuto. Tako ta delta, pa čak i morska obala sjeverno i južno od nje, stalno mijenjaju oblik.

Los cayos su niski otoci male veličine, sastavljeni uglavnom od pijeska, a nastali su od odlomljenih koraljnih stijena pod utjecajem morskih valova. Veći otočići mogu akumulirati dovoljno sedimenata za nastanak i održanje vegetacije na njima. Inače niske tropske vode u zapadnim Karibima povoljne su za narastanje koraljnih grebena. Ali ti otočići, napose oni mali, veoma su osjetljivi na udare tropskih oluja i uragana, koji su u tome moru česti (para.28).

Predmet ovoga spora bila su četiri takva otočića udaljena na 30 do 40 milja od ušća rijeke Coco: Bobel Cay, Savanna Cay, Port Royal Cay i South Cay. Svi su smješteni sjeverno od 15. paralele (para 29). Za povlačenje crte razgraničenja bit će od značaja i Edinburgh Cay južno od te crte, čija pripadnost Nikaragvi nije bila sporna.

Sud je u svojoj presudi zaključio da ti otočići, koji se stalno nalaze iznad morske površine, potpadaju pod definiciju otoka iz članka 121. Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine. Stranke te Konvencije su i Nikaragva i Honduras. Ali je Sud u pogledu tih otočića konstatirao da obje parnične strane ne zahtijevaju nikakve morske prostore osim teritorijalnoga mora. Ostali još manji otoci u tome prostoru, kao ni uzvišice suhe za niske vode, nisu se uzimali u obzir (para.137).

*

Ovu parnicu pokrenula je Nikaragva svojom tužbom podnesenom u 1999. godini, temeljeći se na Američkom ugovoru o mirnom rješavanju (Bogotskom paktu) iz 1948. godine, te na izjavama obiju strana o prihvatu nadležnosti Međunarodnoga suda predviđenima člankom 36(2). njegova Statuta. Honduras nije osporio tu nadležnost.

Svaka od strana zatražila je od Suda povlačenje “jedinstvene morske granice” u spornome prostoru. Nikaragva je ustvrdila da taj prostor još nije razgraničen, i predložila je metodu “bisektora” (polovičnoga učinka) između projekcija od općega smjera obala obiju država u pravcu morske pučine.

Za razliku od Nikaragve, Honduras je ustvrdio da u Karipskom moru već postoji tradicionalno priznata granica u morskim prostorima dviju država “koja ima svoje porijeklo u načelu *uti possidetis*, i koja je čvrsto ukorijenjena u praksi i Hondurasa i Nikaragve, te potom u praksi trećih država” (para.73). Od Suda je zatražio da potvrdi

tu granicu uzduž 15. paralele od rta Gracias a Dios, sve dok ne dosegne prostor pod jurisdikcijom treće države. U tijeku usmenoga postupka Honduras je napose zatražio da mu Sud dosudi četiri spomenuta otočića jer se nalaze sjeverno od te granice. Temeljem zahtjeva Nikaragve za povlačenjem “bisektora”, ti bi otočići pripali njoj, što je na koncu postupka izričito zatražila.

Time je i sam Sud ustanovio da je suočen s dva posebna, ali uzajamno povezana spora: onome o pripadnosti četiriju otočića, i onome o razgraničenju morskih prostora jedinstvenom morskom granicom.

*

Važno proceduralno pitanje u ovoj parnici bio je spomenuti zahtjev Nikaragve, postavljen tek u njezinim zaključcima na koncu usmene rasprave, da Sud odluči o pitanju suverenosti nad spomenutim i drugim otocima u spornome prostoru. Kada je u svojoj tužbi zahtijevala povlačenje crte bisektora, ona je time podrazumijevala da će ti otoci pripasti njoj jer se nalaze južno od nje, ali to tada nije izričito zatražila.

Sud je taj zahtjev Nikaragve za otocima tretirao kao novi, i postavilo se pitanje njegove dopustivosti. Inače su se slični novi zahtjevi u prijašnjoj praksi Suda odbijali jer bi mogli izmijeniti predmet spora prvotno sadržan u tužbi (para.108). U izrečenoj presudi to je pitanje bilo opširno razmatrano.

U vezi s time Sud je naglasio da prostor koji valja razgraničiti u Karipskom moru obuhvaća brojne otoke koji mogu generirati teritorijalno more, gospodarski i epikontinentski pojas, te brojne stijene koje mogu generirati teritorijalno more (para.112).³⁰ U tome je kontekstu potvrđeno temeljno načelo:

“U više navrata Sud je naglasio da “kopno dominira morem” (Epi-kontinentski pojas u Sjevernom moru (S.R. Njemačka/Danska, S.R. Njemačka/Nizozemska, presuda, *I.C.J. Reports 1969*, p.51, para.96; Epi-kontinentski pojas u Egejskom moru (Grčka/Turska), *I.C.J. Reports 1978*, p.36, para.86; Morsko razgraničenje i teritorijalna pitanja između Katara i Bahreina, *I.C.J. Reports 2001*, p.97, para.185). U skladu s time:

“teritorijalnu situaciju na kopnu valja uzeti kao polazište za određivanje pravâ neke obalne države na moru. U skladu s člankom 121, stavak 2. Konvencije o pravu mora iz 1982, koja odražava običajno međunarodno pravo, otoci bez obzira na njihovu veličinu uživaju u tome pogledu isti status i stoga generiraju jednaka prava na moru kao i drugo kopneno područje (Morsko razgraničenje i teritorijalna pitanja između Katara i Bahreina, *I.C.J. Reports 2001*, p.97, para.185)”, (para.113).

³⁰ Tu valja dodati da uzvišice suhe za niske vode ne mogu same generirati teritorijalno more, ali mogu utjecati na crtu razgraničenja ako se nalaze na njegovu vanjskom rubu ili u spornome morskom prostoru parničnih strana.

S obzirom na gornje, Sud je dopustio novi zahtjev Nikaragve nad spornim otocima jer je ustanovio da je inherentan izvornom zahtjevu te države (para.115).

U gornjem citatu nije navedena potvrda temeljnoga načela da kopno dominira morem i u nekim arbitražnim presudama. Ali ga je u ovoj presudi Sud potvrdio još u dva navrata (paras.126 i 135).

*

Kao i u prethodnoj parnici, i ovdje se postavilo pitanje određivanja “kritičnoga datuma”, nakon kojega akti obiju strana postaju irelevantni u svrhu procjene njihove vrijednosti kao *effectivités*. S obzirom na postojanje dvaju sporova, bilo je jasno da se ne može odrediti jedinstveni kritični datum. Ali je svaka od strana imala o tim datumima različita mišljenja (paras.117-122).

Glede spora o pripadnosti otokâ, Sud je kao kritični datum na koncu ustanovio 2001. godinu, kada je Nikaragva rezervirala svoja prava u tome pogledu (para.129). Glede određivanja morske granice, Sud je uzeo datume dvaju incidenata na moru između susjednih država 17. i 23. ožujka 1982, kada je nikaragvanska patrola uzaptila honduraske ribarske brodove u spornomu području, i time je osporila postojanje “tradicionalne crte razgraničenja” (para.131).

*

* *

Sud je tako najprije razmotrio pitanje pripadnosti nekoj od parničnih strana četiriju spornih otoka. Obje su smatrale da ti otoci nisu *terra nullius*. Sud je to prihvatio i kao posljedicu načela *uti possidetis* u Latinskoj Americi, čije je pravne posljedice u ovoj presudi detaljno obrazložio:

“Općenito je priznato da kada su u 1821. države Središnje Amerike postale neovisne, niti jedan od otoka u susjedstvu nije bio *terra nullius* jer su nove države smatrale da imaju suvereni naslov nad svim tim područjima koja su prije toga bila od španjolskom vlašću. Njihov je naslov bio zasnovan na sukcesiji svih prijašnjih španjolskih kolonijalnih posjeda. Kako je objasnilo Švicarsko savezno vijeće u odluci od 24. ožujka 1922, koje je djelovalo kao arbitar u *Graničnom sporu između Kolumbije i Venecuele*:

“iako je moglo biti mnogo područja koja Španjolci nikada nisu okupirali, a mnoga su bila i neistražena..., ta su se područja (ipak) smatrala da po pravu pripadaju svakoj od Republika sljednica one španjolske pokrajine kojoj su bila dodijeljena temeljem starih kraljevskih dekreta španjolske majke domovine. Iako ta područja nisu u stvarnosti bila okupirana, ona su se temeljem zajedničkoga pristanka

smatrala okupiranim u pravu, (i to) od prvoga sata stvaranja nove Republike...”³¹ (para.133).

Dakle, ključni aspekt djelovanja načela *uti possidetis* jeste isključenje postojanja ničijega područja, pa čak kad su u pitanju i mali otoci i stijene udaljeni od kopna.

Sud se u vezi s time pozvao i na navod iz arbitražne presude iz 1933. godine između Gvatemale i Hondurasa. Tamo je bio ustanovljen “nedostatak vjerodostojnih informacija iz kolonijalnoga doba” s obzirom da su mnoga od područja bila neistražena. Stoga, ne samo da od španjolske Krune nisu precizno bile određene granice jurisdikcije, nego je bilo prostranih područja glede kojih nije bio poduzet nikakav napor da se osigura poštivanje nečega nalik na upravnu vlast³² (para.134).

U objašnjenju svih aspekata načela *uti possidetis*, Sud je potom izložio i široke izvode iz presuda svojih vijeća u sporu Burkina Faso/Mali iz 1986, i u sporu El Salvador/Honduras iz 1992. godine (paras.151-160).

Načelo *uti possidetis* Nikaragva i Honduras izričito su bili priznali u njihovu Gámez-Bonilla ugovoru iz 1894, a potom je na njemu bila zasnovana i arbitražna presuda španjolskoga kralja iz 1906. (para.154).

Sud je potvrdio nalaz iz presude El Salvador/Honduras iz 1992. da *uti possidetis* u načelu može biti primijenjen na posjede izvan kopna i na morske prostore (para.156). Ali se sporni otoci nalaze na znatnoj udaljenosti od ušća rijeke Coco: Savanna Cay udaljen je oko 28 milja, South Cay nekih 41 milju, Bobel Cay oko 27 milja, i Port Royal Cay oko 32 milje (para.163). A Španjolska je svoje teritorijalno more imala široko 6 morskih milja.

Sud je na koncu toga dijela presude morao zaključiti da mu parnične strane nisu predočile dokumentarne ili druge dokaze iz razdoblja prije neovisnosti koji bi se izričito odnosili na te otoke. Uz to, bliskost od obale (*proximity*) kao takva ne dopušta stvaranje pravnoga naslova (para.161).

I s obzirom da stoga ni jedna strana nema naslov temeljem načela *uti possidetis*, Sudu nije preostalo drugo nego da o pripadnosti spornih otočića odlučuje temeljem kolonijalnih i postkolonijalnih *effectivités*.

Glede *effectivités* iz kolonijalnoga razdoblja takvih informacija nema. Prije neovisnosti, svaka kolonijalna cjelina bila je prosta administrativna jedinica podložna u svakomu pogledu španjolskome kralju, bez bilo kakve političke posebnosti. A otočići u pitanju nisu tada bili od nikakvoga privrednog ili strategijskog značenja. To je razlogom odsutnosti *effectivités* iz toga doba, zaključio je Sud (paras.165-166).

Glede *effectivités* iz postkolonijalnoga razdoblja, u presudi su najprije navedeni svi izvodi o tome iz prijašnje sudske prakse koje smo naprijed citirali i u ovoj raspravi. Zaključak Suda je bio da se suverenost nad malim morskim formacijama, poput

31 *RLAA*, Vol.I, p.228.

32 *RLAA*, Vol.II, p.1325.

otokâ iz ove parnice, “može ustanoviti temeljem relativno skromnoga kvalitativnog i kvantitativnog očitovanja državne vlasti” (para.174). Ali su se podneseni argumenti parničnih strana u tome pogledu sustavnije i opširnije ispitivali negoli u prijašnjim presudama.

U pogledu zakonodavne i upravne kontrole, argumenti ni jedne strane nisu Sudu bili uvjerljivi. Tako, različiti ustavi Hondurasa i njegov Agrarni zakon ne spominju otoke u pitanju, niti ima dokaza o njihovoj primjeni na njima na specifičan način (para.181).

Ali je Honduras dokazao Sudu da je njegov lokalni sud u Puerto Lempira primjenjivao i sprovodio kazneno i građansko pravo te zemlje glede čina krađe i fizičkih napada počinjenih na nekima od tih otoka (para.185). U kasnim 1990. godinama vlasti Hondurasa regulirale su useljavanje stranaca na te otoke i izdavale su im radne dozvole (para.187). Te su vlasti izdavale i dozvole za ribolov u okolnim vodama (*bitácoras*), iako se sam ribolov nije obavljao s obala tih otoka. One su izdavale dozvole za podizanje građevina u vezi s ribolovom i postrojenja za spremanje brodova (para.195). Te su vlasti u 1975. izdale dozvolu za podizanje antene na Bobel Cayu da bi pomogle djelatnostima kompanije Union Oil (para.207).

Nikaragva je kao dokaz vršenja svoje nadležnosti nad tim otocima istaknula svoj dugotrajni spor s Britanijom, koji je otpočeo u 19. stoljeću, glede ulova kornjača. Ali Sud nije priznao taj spor kao *effectivité* Nikaragve (paras.197-198).

Napokon, kao *effectivités* nisu priznati ni patroliranje ratnih brodova u obalnim vodama, kao ni izdavanje petrolejskih koncesija od obiju država na tome području (paras.199-204).

U presudi je na koncu zaključeno:

“Nakon što je razmotrio argumente i dokaze parničnih strana, Sud nalazi da *effectivités* na koje se pozvao Honduras dokazuju “namjeru i volju da se djeluje kao suveren” i predstavljaju skromno ali stvarno vršenje vlasti nad četirima otocima (*Pravni položaj Istočnoga Grenlanda, presuda, 1933, P.C.I.J., Series A/B, No.53, p.46; vidi također Minquiers and Ecrehos (Francuska/Ujedinjeno Kraljevstvo) presuda, I.C.J. Reports 1953, p.71*). Iako nije utvrđeno da su četiri otoka bila od privredne i strategijske važnosti, i unatoč rijetkosti akata državne vlasti, Honduras je u cjelini iskazao svoje ponašanje dostatno da ispolji svoju namjeru da djeluje kao suveren u odnosu na Bobel Cay, Savanna Cay, Port Royal Cay i South Cay. Sud nadalje bilježi da djelatnosti Hondurasa koje se mogu smatrati kao *effectivités*, za koje se može pretpostaviti da su bile poznate Nikaragvi, nisu s njezine strane izazvale nikakav protest” (para.208).

U presudi je na koncu jednoglasno odlučeno, uključujući tu i glas suca *ad hoc* imenovanoga od Nikaragve, da Honduras ima suverenost nad tim četirima otocima.

Toliko o glavnomu predmetu ove rasprave. Gradeći svoju praksu na presedanima, Sud je uspio izgraditi prilično koherentan sustav pravila o pripadnosti jednoj od parničnih strana manjih otoka, ali i obala otoka Grenlanda.

U tome se najprije istražuje ima li jedna od strana pravni naslov zasnovan na nekom ugovoru na snazi o granicama. Ako se dokaže da ga nema, ispituje se mogući naslov temeljen na načelu *uti possidetis*, tj. na aktima prijašnjih vlasti o razgraničenju odnosnih teritorijalnih cjelina koje su potom stekle neovisnost. Tek ukoliko se utvrdi da ni jedna strana ne može dokazati nikakav pravni naslov, o pripadnosti spornoga područja odlučuje se temeljem *effectivités* jačega od dvaju konkurentnih zahtjeva. Ali kako smo prije istaknuli, *effectivités* po sebi ne pružaju naslov. Naslov se stječe pravo-moćnom sudskom presudom.

*
* *

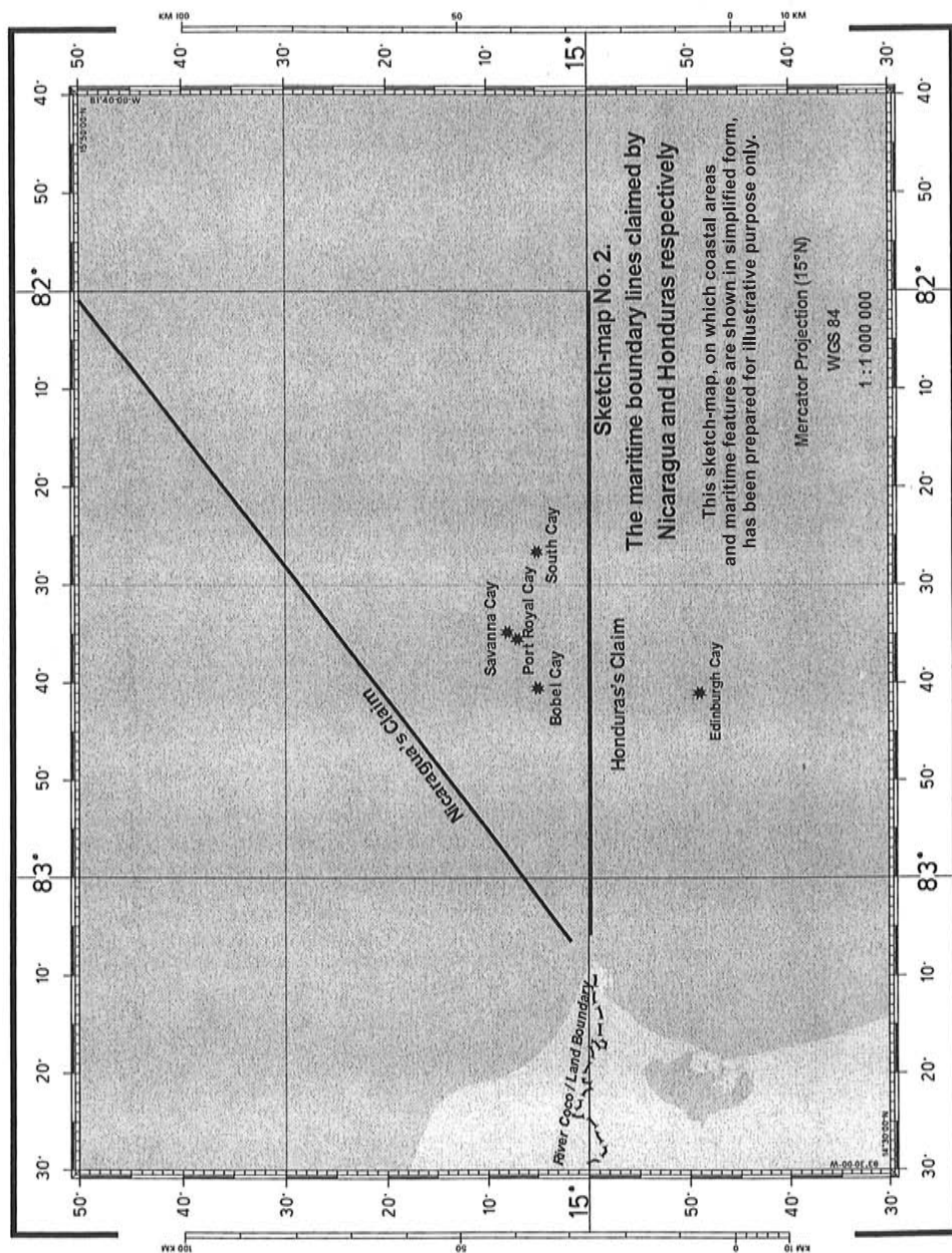
Ovdje nastavljamo našu kroniku prikazivanja međunarodnih sudskih i arbitražnih presuda o razgraničenjima morskih prostora. Taj aspekt ove presude Međunarodnoga suda iz 2007. godine nije manje zanimljiv od prethodnoga.

Honduras je bio uspješan u dokazivanju svoje suverenosti nad četirima otocima, ali Sud nije prihvatio njegove zahtjeve glede razgraničenja spornih morskih prostora. U tome se pogledu priklonio argumentima Nikaragve.

Kako smo već naveli, Honduras je od Suda zatražio da potvrdi navodnu tradicionalnu morsku granicu na 15. paraleli koju je temeljio na načelu *uti possidetis*. Naime prije stjecanja neovisnosti u 1821. godini, španjolskim kraljevskim dekretom od 23. kolovoza 1745. bila je podijeljena vojna jurisdikcija nad morskim područjima između "Vlade Hondurasa" i Generalne komande u Nikaragvi s granicom na rtu Gracias a Dios. Honduras je uz to ustvrdio da je 15. paralela tradicionalna morska granica između tih dviju država s obzirom da se Španjolsko carstvo i u drugim prilikama koristilo meridijanima i paralelama u podjeli nadležnosti na moru (para.230).

Nikaragva je, naprotiv, istaknula da je nadležnost nad teritorijalnim morem širokim 6 milja pripadala španjolskim vlastima u Madridu, a ne lokalnim vlastima, uključujući i generalne kapetanije. Uz to, bilo bi neprikladno da se Sud osloni na *uti possidetis* kako bi ustanovio naslov nad gospodarskim i epikontinentskim pojasom koji su očito moderni pravni koncepti (para.231).

Sud je u presudi ustanovio da bi načelo *uti possidetis juris* u izvjesnim okolnostima moglo igrati ulogu u morskim razgraničenjima, npr. u vezi s historijskim zaljevima i teritorijalnim morem. Ali ako je španjolska kruna i koristila paralele i meridijane, Honduras nije pružio dokaze da je ona to učinila i u ovome slučaju, te da bi se morska granica u pitanju protegnula na 15. paraleli (para.232). A i arbitražna presuda iz 1906, koja se zasnivala na načelu *uti possidetis*, nije se odnosila na morsko razgraničenje između tih dviju država (para.235).



Uz gornji zahtjev, Honduras je ukazao na različite elemente, koji su se zbili prije i nakon sandinističke revolucije u Nikaragvi u 1979, o navodnom postojanju *de facto* granice na 15. paraleli zasnovane na prešutnom sporazumu stranaka. Taj navodni prešutni sporazum predstavlja po mišljenju Hondurasa sporazum u smislu članka 15, 74. i 83. Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine.

Sud je razmotrio te navode Hondurasa i u vezi s njima dao je opširno i precizno očitovanje o dokaznoj vrijednosti zaprisegnutih svjedočenja pojedinaca u postupku u obliku "*affidavits*" (paras.244-245). Ti navodi iz ove presude služit će kao važan presedan u budućim postupcima pred Sudom, ali ih na ovome mjestu ne možemo prikazati. Nikaragva je sa svoje strane zaniijekala da je bilo kada priznala 15. paralelu kao morsku granicu s Hondurasom (para.247).

Sud se u ovoj presudi u načelu izjasnio o prešutnim sporazumima koji bi mogli biti dostatni da ustanove granicu, ali je u tome bio veoma restriktivan:

“Dokazi o prešutnom pravnom sporazumu moraju biti uvjerljivi. Ustanovljenje stalne morske granice pitanje je od velike važnosti, a sporazum se ne može olako pretpostaviti. Neka *de facto* crta mogla bi u izvjesnim okolnostima odgovarati postojanju prihvaćene pravne granice, ali bi se prije moglo raditi o privremenoj crti ili o crti za specifične, ograničene svrhe poput one o raspodjeli nekoga rijetkog bogatstva. Čak ako je neka privremena crta kroz neko vrijeme i bila korisna, nju treba razlikovati od međunarodne granice”, (para.253).

U produžetku je Sud ipak priznao da je 15. paralela kroz neko vrijeme igrala ulogu u ponašanju strana. Tako se Nikaragva nakon 1961. bila povukla s prostora sjeverno od rta Gracias a Dios, i to nakon izricanja presude Suda o pravovaljanosti arbitražne presude iz 1906, i to sve do 1977. kada je Hondurasu predložila pregovore o razgraničenju morskih prostora u Karipskom moru. U tome razdoblju obje su strane dodjeljivale petrolejske koncesije sjeverno i južno od te paralele. Nadalje, uređenje ribolova u tome području možda ukazuje na sporazum (*understanding*) o granici kroz neko vrijeme na toj paraleli. Uz to su i neki ribari smatrali tu paralelu kao crtu razgraničenja između Nikaragve i Hondurasa. “Ali ti događaji u kratkom vremenskom razdoblju nisu dostatni da bi Sud zaključio da je bila pravno ustanovljena međunarodna morska granica između dviju država” (para.256).

*

Nakon što je time ustanovio nepostojanje tradicionalne granične crte na 15. paraleli, Sud je sâm pristupio morskomu razgraničenju između Nikaragve i Hondurasa.

U vezi s time u presudi se najprije opširno raspravljalo o primjenljivoj pravu u ovoj parnici. Sud je bio pozvan da povuče “jedinственu morsku granicu” u teritorijalnom

moru, gospodarskom i epikontinentskom pojasu. Obje su strane u tijeku postupka bile stranke Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine.

Sud se u ovoj presudi široko pozivao na iskaze iz svojih prijašnjih presuda. Navest ćemo samo najvažnije naglaske. Iz presude Bahrein/Katar izrečene 2001. godine, citiran je navod da

“U slučajevima prostorâ pod jurisdikcijom koji koincidiraju (epikontinentski pojas s jedne strane i gospodarski pojas ili ribolovna zona s druge, naša opaska), određivanje jedinstvene granice za različite objekte razgraničenja

‘može se obaviti jedino primjenom nekoga kriterija, ili kombinacijom kriterija, koji neki od tih objekata ne favorizira na štetu drugoga, a da u isto vrijeme bude jednako prikladan za podjelu svakoga od njih’ (spor o *Zaljevu Maine*, *I.C.J. Reports 1984*, p.327, para.194).³³

Razgraničenje teritorijalnoga mora ne uzrokuje probleme te vrste jer prava obalnih država u njemu nisu funkcionalna nego teritorijalna. Ona se sastoje od suverenosti nad dnom mora i nad vodama i zračnim prostorom iznad njega. Stoga u obavljanju toga dijela posla Sud mora najprije primijeniti načela i pravila međunarodnoga običajnog prava glede razgraničenja teritorijalnoga mora, vodeći računa o svojoj zadaći da povuče jedinstvenu morsku granicu (meritum, presuda, *I.C.J. Reports 2001*, p.93, paras. 173-174)”, (para.205).

Članak 15. Konvencije iz 1982. predviđa pri razgraničenju teritorijalnoga mora pristup “ekvidistanca/posebne okolnosti”. Članci 74(1). i 83(1), glede razgraničenja gospodarskoga i epikontinentskog pojasa, propisuju tzv. metodu: “pravična načela/relevantne okolnosti”. I kako je navedeno u presudi Kamerun/Nigerija iz 2002:

“Ta (posljednja) metoda, koja je vrlo bliska metodi crta sredine/posebne okolnosti primjenljivoj u razgraničenju teritorijalnoga mora, sastoji se najprije u povlačenju crte sredine, a potom u ispitivanju postoje li faktori koji zahtijevaju njezinu prilagodbu ili odstupanje od nje kako bi se postigao “pravičan rezultat” (*I.C.J. Reports 2002*, p.441, par. 288)”. (para.271).

33 Glede odnosa pojma epikontinentskoga pojasa kao prirodnoga produžetka kopnene mase ispod mora, i onoga gospodarskog pojasa koji se temelji na udaljenosti do 200 milja od polazne crte, mnogo dublje opservacije u svrhu povlačenja jedinstvene morske granice izložila je Arbitražna presuda iz 2006. godine između Barbadosa i Trinidada i Tobaga. Cf., *International Legal Materials 2006*, No.4, paras 18-23. Vidi i naš prikaz te presude - “Konsolidacija pravnih načela o razgraničenjima morskih prostora i slovenska “Bijela knjiga” iz 2006. godine”, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law 2007*, br.161, napose na str.18-23. Ali se Međunarodni sud nema običaj pozivati na prijašnje arbitražne presude kao na presedane, osim kada to nikako ne može izbjeći.

Uz to je navedena važna činjenica, ustanovljena još u presudi o Epikontinentskom pojasu u Sjevernom moru iz 1969. godine, da

“učinci odstupanja koje uzrokuju oblici obale na bočnu (lateralnu) crtu sredine relativno su mali u granicama teritorijalnog mora, ali uzrokuju maksimalne efekte na mjestima gdje se prostori epikontinentskoga pojasa udaljuju” (od obale). (*I.C.J. Reports 1969* p.37, para.59)”, (para.269).

Ali posebne okolnosti u ovoj parnici sastojale su se od nestabilnoga ušća rijeke Coco na terminusu kopnene granice između dviju država, kao i neriješeno pitanje pripadnosti spornih otočića u njezinoj delti. To sprječava Sud da utvrdi polazne točke na tome ušću i da od njih zacrtá privremenu crtu sredine (ekvidistancu). Stoga je u presudi zaključeno da:

“Iz svih prethodnih razloga, Sud se nalazi u situaciji iznimke predviđene u članku 15. Konvencije o pravu mora iz 1982, tj. da je suočen s posebnim okolnostima koje mu ne dopuštaju da primijeni načelo ekvidistance. Ali ekvidistanca u isto vrijeme ostaje opće pravilo” (para.281).

I zaista, kako ćemo dalje vidjeti, ekvidistanca je našla svoju primjenu pri razgraničenju prostorâ teritorijalnoga mora između otočića izvan kopna.

*

Nakon što je time zaključio da u toj geografskoj i geomorfološkoj situaciji ušća rijeke Coco povlačenje ekvidistance (crte sredine) nije moguće ni kao privremene, Sud je u načelu prihvatio zahtjev Nikaragve o povlačenju crte bisektora u spornome području.

Ovdje nam valja istaknuti da kod povlačenja okomice na opći smjer ravne ili konkavne obale, moguće je uzeti u obzir projekcije od obalnih pročelja (fasada) svake od država prema pučini. Naprotiv, povlačenje crte bisektora zahtijeva ravne crte na “relevantnoj obali” obiju strana koje nužno ne slijede obalnu crtu, nego mogu zasjeći u male prostore kopna i mora u blizini obale.

Pri određivanju te “relevantne obale” valja voditi računa o postizanju pravičnoga rješenja pri razgraničenju. Naime, u pitanju je “jedinstvena morska granica” čiji su učinci u teritorijalnom moru do 12 milja relativno mali, ali uzrokuju maksimalne efekte u prostorima gospodarskoga i epikontinentskoga pojasa na sve većim udaljenostima, kako je to Sud još u 1969. ustanovio.

Stoga se u određivanju te “relevantne obale” pri zacrtavanju bisektora u najvećoj mjeri ispoljava diskrecija suda u traganju za pravičnim rješenjem. Same se stranke rijetko kada mogu o tome složiti u pregovorima.

Sud je tako najprije ispitao prijedloge obiju parničnih strana u tome pogledu, i nije usvojio ni jedan. Rt Gracias a Dios predstavlja točku na kojoj se njihova kopnena

granica na obali zaustavlja. Uzimajući tu točku u obzir, Sud je svoju odluku obrazložio na sljedeći način:

“Morska fasada koja se prostire od Punta Patuca do Wouhnta-e izbjegla bi da ta crta prolazi kroz honduraski teritorij, a u isto bi vrijeme pružila dovoljno dugačku morsku fasadu da bi se na ispravan način uzelo u obzir obalnu konfiguraciju u spornome području. Stoga obalna fasada Hondurasa koja ide od Punta Patuca i obalna fasada Nikaragve koja ide do Wouhnta-e po mišljenju Suda su relevantne obale u svrhu povlačenja bisektora. Ta crta bisektora ima azimut 70° 14' 41.25” (glede konstrukcije crte bisektora vidi kartu N.3)” (para.298).

Još je tu povučenu crtu trebalo korigirati, uzimajući u obzir teritorijalno more od 12 milja oko svih priznatih otočića u tome prostoru. Oko tih otočića povučene su na karti kružnice promjera od 12 milja. Pri tome se jedino teritorijalno more honduraskoga Savanna Cay ne preklapa s onim Edinburgh Cay koji pripada Nikaragvi. Zone preklapanja podijeljene su na pola, i time je dobivena crta razgraničenja i u tome sektoru. Pri tome Sud nije iznašao nikakve “posebne okolnosti” kako bi s njima uskladio tu strogu crtu ekvidistance (para.304).

*

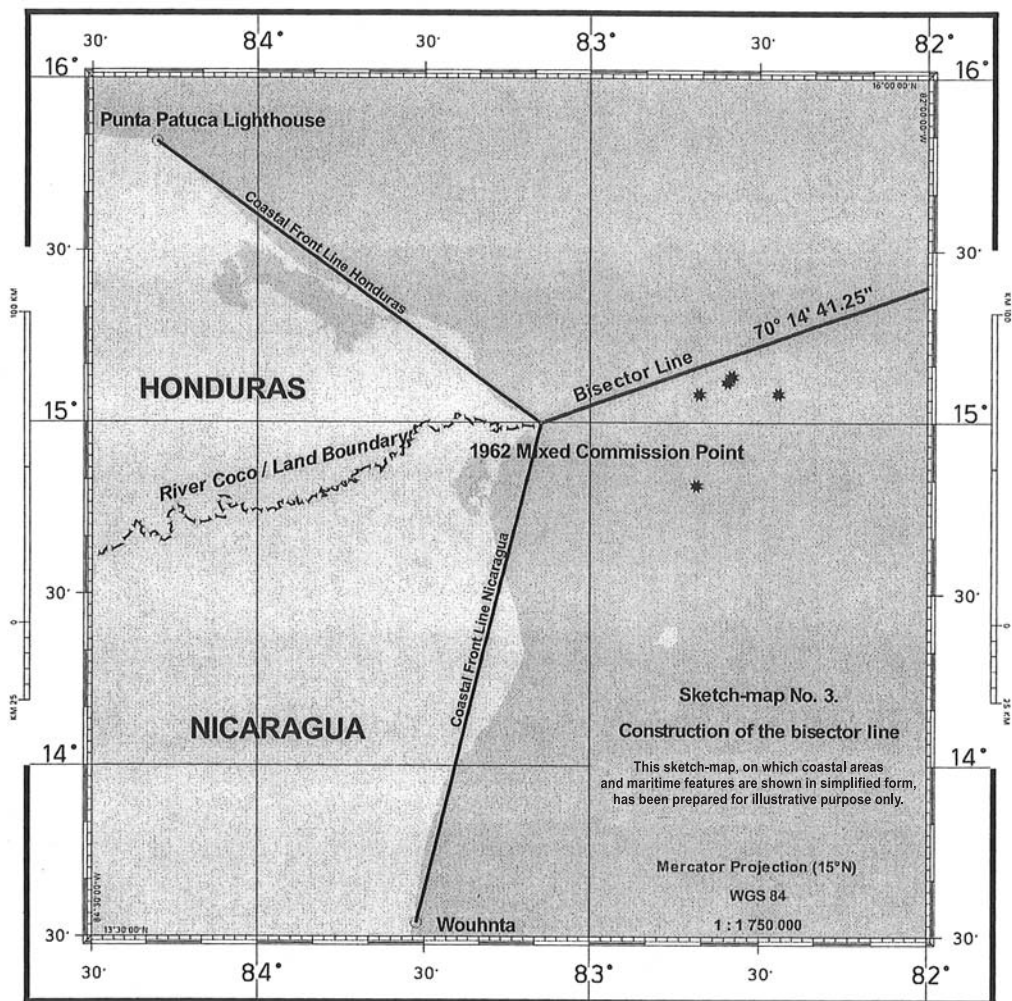
Na koncu je trebalo odrediti početnu i krajnju točku te zacrtane morske granice. Određenje početne točke stvaralo je najveće probleme.

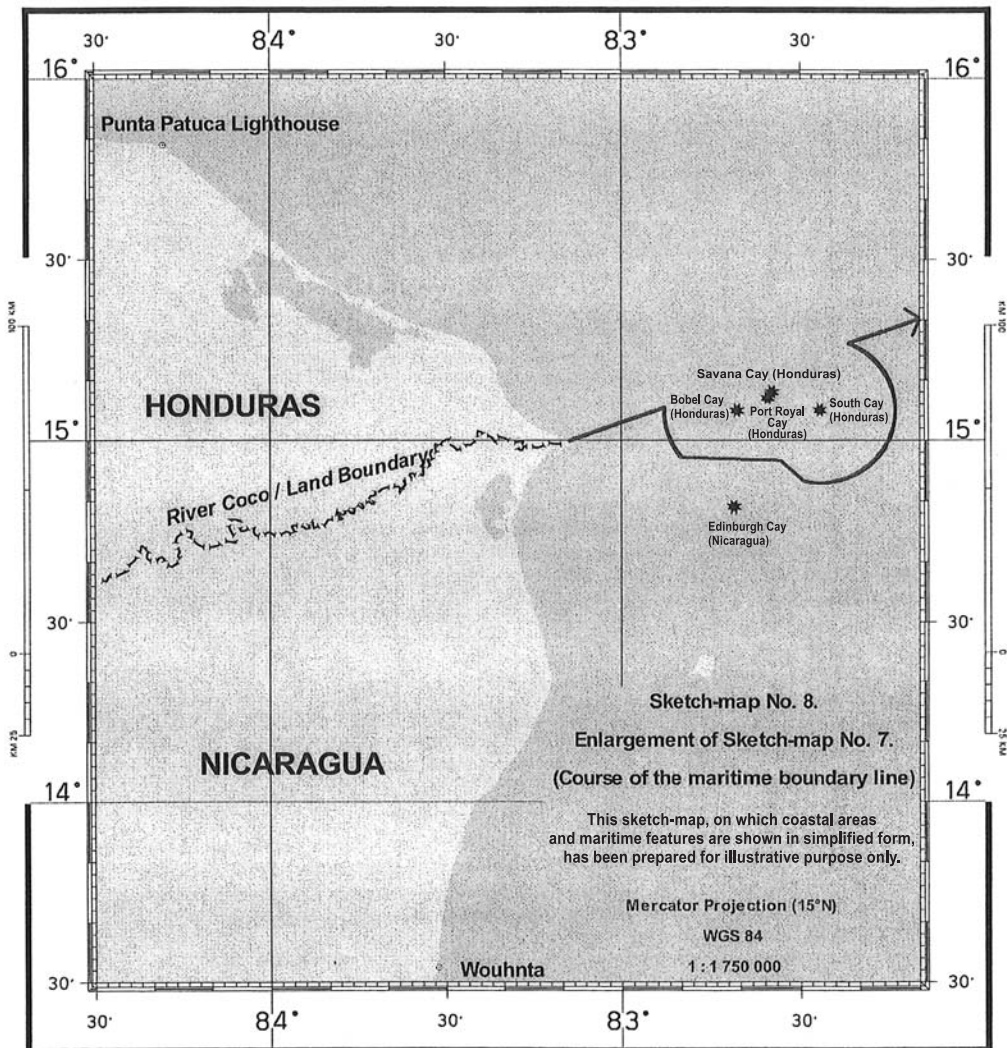
Obje su se strane u pismenom postupku složile da tu početnu točku treba fiksirati na udaljenosti od 3 milje od obale kopna, i to zbog nanosa na rijeci Coco koji stalno pomiču njezino ušće prema pučini. Uz to, kako smo naveli, ostalo je sporno pitanje pripadnosti otočića koji čine njezinu deltu.

Glede toga pitanja Sud je zaključio da su same parnične strane u najboljem položaju da promatraju promjene oblika rta Gracias a Dios i da o tome same nađu rješenje u skladu s arbitražnom presudom iz 1906, koja glede kopnene granice ostaje *res judicata* (para.310).

Sud je usvojio prijedlog Hondurasa i odredio je polaznu točku za svoju crtu razgraničenja udaljenu na 3 milje od točke koju je utvrdila zajednička komisija u 1962. godini. Time je obima stranama prepušteno da postignu sporazum o crti koja povezuje kraj njihove kopnene granice temeljem arbitražne presude iz 1906, i polazne točke morske granice iz ove presude.

Kao što je to slučaj i u brojnim drugim presudama iz te oblasti, krajnja se točka te morske granice nije mogla s preciznošću utvrditi. To stoga što u tim slučajevima Sud ne može odlučivati o pravima trećih država. U ovom slučaju u pitanju su bila prava Kolumbije. Ipak, po mišljenju Suda, krajnja točka bisektora koja bi se produljila izvan 82. meridijana istočno, i išla sjeverno do 15. paralele, ne bi zadrila u prava Kolumbije,





jer se njezina prava iz ugovora s Nikaragvom iz 1928. ne protežu sjeverno od 15. paralele (para.316). U presudi je na koncu naznačeno:

“Sud stoga može razgraničiti morski prostor bez da precizno odredi krajnju točku te granice, i izjasniti se da se ona proteže izvan 82. meridijana a da time ne narušava prava trećih država. Valja također navesti da se ni u kojemu slučaju ta crta ne može protumačiti kao da se proteže izvan 200 milja od polaznih crta za mjerenje širine teritorijalnoga mora; a svaki zahtjev za epikontinentskim pojasom preko 200 milja mora biti u skladu s člankom 76. Konvencije UN o pravu mora iz 1982, i mora biti ispitan po Komisiji o granicama epikontinentskoga pojasa koja je njome ustanovljena” (para.319).

VI. ZAHTJEVI I JEDNOSTRANI AKTI SLOVENIJE GLEDE MORSKIH PROSTORA NA SJEVERNOM JADRANU

Međunarodni je sud u prethodnim dvjema presudama najprije istraživao ima li neka parnična strana pravni naslov nad spornim otocima. Tek kada je ustanovio da ga nema nijedna, o pripadnosti otokâ odlučio je temeljem *effectivités* države čiji je zahtjev u tome pogledu ocijenio jačim.

Sada je došlo vrijeme da naš vidokrug proširimo i na pitanja granica i razgraničenja kopnenih područja nad kojima parnične strane posjeduju pravni naslov, i da o tome izložimo neke zaključke. Naime s obzirom da su more i zračni prostor akcesoriji kopna, ne postoji pravni naslov neke države nad morskim prostorima u nedostatku njezina pravnoga naslova na obali, tj. na kopnu. Ta su dva pitanja, dakle, usko povezana makar kada se radi o razgraničenjima na moru u odnosu na kopnene granice.

Tu valja najprije spomenuti razlikovanje između “delimitacije” (razgraničenja) i “demarkacije”. Kako je Međunarodni sud u presudi Kamerun/Nigerija iz 2002. godine naveo: “delimitacija neke granice sastoji se u njezinoj “*definiciji*”, dok se demarkacija granice, koja pretpostavlja njezinu prethodnu delimitaciju, sastoji u njezinu obilježavanje na terenu”.³⁴ S obzirom da se demarkacija odnosi na kopnene granice, njezin ekvivalent na morskim prostorima je njezin precizan opis u geografskim koordinatama, te njezin prikaz na geografskoj karti. To sve mora biti sastavnim dijelom ugovora ili pravomoćne sudske presude. Tek je s demarkacijom na terenu posao oko utvrđivanja granica između susjednih država konačno obavljen.

Vidjeli smo koliko je čitav taj posao između Nikaragve i Hondurasa bio dugotrajan. Sljedeći uputu osloboditelja Latinske Amerike od španjolske kolonijalne vlasti

34 I.C.J. Reports 2002, para.84.

Simóna Bolívara (1783-1830), te dvije i druge države iz toga regiona predviđjele su načelo *uti possidetis* već u svojim ustavima prilikom proglašenja njihove neovisnosti u 1821. godini. Zamisao, koja je bila kratkoga vijeka, bilo je stvaranje Federalne Države Središnje Amerike po uzoru na Sjedinjene Američke Države.³⁵

Kako smo prije naveli to su načelo Nikaragva i Honduras potom potvrdili u članku II, stavak 3. njihova Gámez-Bonilla ugovora iz 1894, i na toj su osnovi uspjeli između 1900. i 1904. obaviti demarkaciju otprilike trećine zajedničke granice na terenu. Slijedila je presuda španjolskoga kralja iz 1906. i njezino osporavanje od Nikaragve, tako da je demarkacija preostale kopnene granice obavljena tek u 1962. godini. Ali je prema odluci Međunarodnoga suda iz 2007, demarkacija granične crte na ušću rijeke Coco opet prepuštena tim državama. Demarkacija stoga još nije u potpunosti obavljena.

Sve do nakon Drugoga svjetskog rata načelo *uti possidetis* smatralo se regionalnim pravnim pravilom primjenljivim u odnosima između hispano-američkih republika. Ali je u 1964. godini i Konferencija šefova država i vlada Organizacije afričkoga jedinstva na svome zasjedanju u Kairu potvrdila bit načela nedodirljivosti granica naslijeđenih iz kolonijalizma. To je navelo Vijeće Međunarodnoga suda da u presudi Burkina Faso/Mali iz 1986. godine proglasi *uti possidetis juris* načelom općega međunarodnog prava, te izrazom dužnosti poštivanja prijašnjih granica u slučaju sukcesije država.³⁶

Navod iz te presude citiran je i u Mišljenju br.3 (Badinterove) Arbitražne komisije iz 1992. godine. Naime, kako smo prije naveli, i pri raspadu Jugoslavije, Sovjetskoga Saveza i Češko-Slovačke, nove su države koje su prije bile federalne jedinice tih zemalja, proglasile svaka svoju neovisnost u postojećim granicama.

Vrijedno je ovdje navesti četiri točke iz Mišljenja br.3. koje u tome pogledu vjerno odražava pravila općega međunarodnog prava danas na snazi:

“*Prvo* - Vanjske granice će se morati poštivati u svim slučajevima u skladu s načelom iz Povelje Ujedinjenih nacija, Deklaracijom o načelima međunarodnoga prava o prijateljskim odnosima i suradnji između država u skladu s Poveljom Ujedinjenih nacija (rezolucija 2625 (XXV) Opće skupštine Ujedinjenih nacija) i Helsinškim završnim aktom, i kojim se inspirira članak 11. Bečke konvencije od 23. kolovoza 1978. o sukcesiji država glede ugovora.

Drugo - Demarkacije između Hrvatske i Srbije ili između ove zadnje i Bosne i Hercegovine, ili moguće između ostalih susjednih neovisnih država, mogu se mijenjati jedino slobodnim i zajedničkim sporazumom.

35 Jednaki neuspjeh doživjelo je u 1819. stvaranje Velike Kolumbije, koja je obuhvaćala još i Venecuelu i Ekvador. Ta se tvorevina raspala odmah nakon smrti Bolívara u 1830. godini.

36 *I.C.J. Reports 1986*, pp.564-566, paras.19, 22, 24.

Treće - U nedostatku tako postignutog sporazuma, prijašnja razgraničenja dobijaju svojstvo granica zaštićenih međunarodnim pravom. To je zaključak kojemu vodi poštivanje načela teritorijalnoga *status quo*-a, a naročito načela *uti possidetis juris* koje je, iako je najprije bilo prizivano u rješavanju problema dekolonizacije u Americi i u Africi, danas postalo načelom opće naravi, kao što je to izrekao Međunarodni sud (parnica o *Graničnom sporu*, Burkina Faso - Republika Mali, presuda od 22. prosinca 1986): "Ipak to načelo nije posebno pravilo koje bi pripadalo samo nekom specifičnom sustavu međunarodnoga prava. Ono je opće načelo, logički povezano s fenomenom stjecanja neovisnosti ma gdje do njega došlo. Njegov očit cilj jeste da se izbjegne opasnost da se neovisnost i stabilnost novih država ugroze bratoubilačkim ratovima koji mogu proizaći iz osporavanja granica nakon povlačenja države upraviteljice" (p.565, par.20).

Četvrto - Nikakva promjena postojećih granica i crta razgraničenja postignuta silom ne može proizvesti pravne učinke, u skladu s dobro utvrđenim načelom međunarodnoga prava posebno obznanjenim u Deklaraciji o načelima međunarodnoga prava o prijateljskim odnosima i suradnji između država u skladu s Poveljom Ujedinjenih nacija (rezolucija 2625 (XXV) Opće skupštine) i s Helsinškim završnim aktom...".

Tu bismo još nešto dodali i o odnosu ugovora kojim se utvrđuju granice i samih granica utvrđenih takvim ugovorom. U tome pogledu vrlo je važan iskaz iz presude Međunarodnoga suda iz 1994. o *Teritorijalnom sporu* Libija/Čad. Radilo se o ugovoru prvotno sklopljenom u 1955. na rok od dvadeset godina između Libije i Francuske. Čad je potom od Francuske stekao neovisnost u 1960, kada je taj ugovor još bio na snazi. Ali tu granicu nakon isteka toga ugovora nije osporavao Čad, nego Libija.

Sud je zaključio da, iako sklopljenim na određeno vrijeme, tim je ugovorom ustanovljena stalna granica i da ta granica potom ima vlastitu sudbinu neovisno o ugovoru iz 1955. "...Jedanput ugovorena, granica ostaje, jer bi svaki drugi pristup lišio učinka temeljno načelo stabilnosti granica...". Po mišljenju Suda to ne znači da dvije države ne mogu zajedničkim sporazumom promijeniti svoju granicu. "...Naravno, takav se rezultat može postići uzajamnim pristankom, ali kada je neka granica bila predmetom sporazuma, njezino dalje postojanje ne ovisi o opstanku sporazuma kojim je ta granica ugovorena."³⁷ Dakle, za svaku promjenu granice treba novi sporazum, i ona se ne može ishoditi osporavanjem postojećega, pa čak ako je naknadno istekao.

Ipak takav istekli sporazum i dalje ostaje kao dokaz o stvarnom tijeku zacrtane granice, sve dok države u pitanju ne bi novim sporazumom odlučile da ju izmijene.

Utvrđivanje pravnoga naslova nad kopnenim područjem između dviju država nije sasvim isto što i demarkacija njihove granice na terenu. Pravni se naslov može

37 *I.C.J. Reports 1994*, p.37, paras.72, 73.

utvrditi, ali će ipak biti potrebno da države u pitanju sklope precizniji sporazum koji omogućuje demarkaciju te granice. Također bi i sudbeno tijelo moralo uživati dovoljnu nadležnost da u svojoj presudi obavi taj posao do kraja.

Ako se radi o područjima koja su prije bila pod različitim suverenitetima, sudbeno će tijelo najprije tragati za ugovornim naslovom nad spornim teritorijem (pa čak ako je ugovor u pitanju istekao). Prednost ima posljednji ugovor na snazi između parničnih strana. Ako ga nema, sud će tragati za ugovorima koje su moguće sklopile prijašnje vlasti prije stjecanja neovisnosti tih država.

Ali pri svim takvim pregovorima, ili u odlučivanju po neovisnom sudbenom tijelu, valjat će poštivati pravni naslov trećih država nad teritorijem, koje nisu strane u sporu. To je izrazila i Badinterova Arbitražna komisija iskazom da će se vanjske granice u svim slučajevima morati poštivati.

Pri secesiji nove država od države prethodnice koja i dalje postoji, ili pri raspadu i nestanku ove druge, počesto će se pravni naslov utvrđivati temeljem unutarnjih akata države prethodnice o takvom razgraničenju, ukoliko postoje. Vidjeli smo da su se u nedostatku takvih akata parnične strane pozivale i na "izvorni naslov" koji je kolonijalna sila davno prije stekla od lokalnoga vladara. Ali su takvi pokušaji dokazivanja pravnoga naslova do sada ostali bez uspjeha.

Ukoliko je načelo *uti possidetis* zaista postalo pravilom općega međunarodnog prava, ono bi se trebalo primjenjivati po automatizmu, neovisno o očitovanju država u pitanju. Ipak izričita očitovanja u tome smislu doprinose stabilnosti međunarodnih odnosa.

Tako su izjave dviju novih država sljednica o proglašenju njihove neovisnosti u postojećim granicama jednako dobre kao i sklopljeni ugovor s tim sadržajem. Države se time obvezuju da neće mijenjati naslijeđene granice bez sporazuma sa susjednom državom u pitanju. Rijetko koji drugi jednostrani akt države ima u međunarodnoj praksi toliko dalekosežan pravni učinak kao ovaj.³⁸ Ipak, takve sukladne izjave najčešće neće biti dostatne za demarkaciju granica država u pitanju na terenu. U tu će svrhu valjati sklopiti ugovor preciznijega sadržaja.

*

Tek ukoliko sudbeno tijelo ustanovi da ni jedna država nema pravni naslov na spornom području, ono će o njegovoj pripadnosti odlučivati temeljem *effectivités* obiju strana. Vidjeli smo da su u pitanju redovito nenaseljeni ili slabo naseljeni otočići ili stijene neprikladne za ljudski život. Razmatrali smo slučajeve takvih formacija u blizini obala dviju država, poput Minquiers i Ecrehos, te otočićâ u zaljevu Fonseca.

38 Izjave Slovenije i Hrvatske s tim sadržajem pri stjecanju njihove neovisnosti u 1991. godini imaju još veći značaj jer nisu date spontano. One su bile jedan od uvjeta za priznanje tih i drugih novih država od Europske zajednice (danas Unije) i svih njezinih tada petnaest država članica. Te izjave potom je provjeravala Badinterova Arbitražna komisija. A i Helsinški završni akt iz 1975. godine sadrži obvezu država sudionica KESS-a da se uzdrže od zahtjeva za promjenama granica u Europi.

Sporovi o njihovoj pripadnosti ostali su dugo vremena neriješeni nemarom država u pitanju.

Ali će u budućnosti biti još više primjera takvih formacija na graničnome području epikontinentškoga i gospodarskog pojasa dviju država. Ti su sporovi nastali tek proglašenjem tih novih prostora na moru, jer ti otoci i stijene prije toga nisu bili od nikakvoga privrednoga i strategijskog značaja. Vidjeli smo da se Sud u svim tim parnicama složio s tvrdnjom obiju strana da se nije radilo o *terra nullius*. Jer da je utvrdio da se zaista radilo o ničijim područjima, treće bi države imale pravo da ih steknu okupacijom prije nego što su obalne države formalno proglasile te pojaseve u svoju korist.

*

Glede odnosa pravnoga naslova nad nekim područjem i *effectivités*, uzet ćemo u obzir situaciju u sporu između Hrvatske i Slovenije glede njihovih kopnenih i morskih granica. Citirani iskaz iz presude Vijeća Međunarodnoga suda Burkina Faso/Mali iz 1986. može se u tome pogledu smatrati da odražava pravna pravila na snazi.

Tamo su navedene tri glavne situacije toga odnosa. Sud je najprije naveo da:

(i) “U slučajevima gdje se činjenica u potpunosti poklapa s pravom, gdje se efektivna administracija nadovezuje na *uti possidetis juris*, *effectivité* se uzima u obzir samo kao potvrda vršenja prava temeljem pravnoga naslova”. To je slučaj s hrvatskom obalom u Piranskom zaljevu do rta Savudrija, te onom u zapadnoj Istri oko toga rta, te zapadno i južno od njega. Na toj obali, kao i u unutrašnjosti, hrvatske vlasti vrše efektivnu administraciju koja se nadovezuje na *uti possidetis juris* od 25. lipnja 1991. godine. Tu nikakve *effectivités* susjednih država, kad bi ih bilo, ne mogu izmijeniti pravni naslov Hrvatske nad tom obalom.

(ii) “U slučajevima kada činjenica ne odgovara pravu, gdje spornim teritorijem upravlja država koja ne posjeduje pravni naslov, prednost valja dati nositelju naslova”. To je slučaj s lokalitetom Sveta Gera na kopnenoj granici između Hrvatske i Slovenije. Slovenija odugovlači s time da to područje preda Hrvatskoj, iako i sama priznaje da je pravni naslov na hrvatskoj strani. Ni tu već dugotrajne slovenske *effectivités*, koje su očito *contra legem*, ne mogu stvoriti pravni naslov u korist Slovenije.

U ovu rubriku nadalje spadaju zahtjevi i jednostrani akti Slovenije glede nekih morskih prostora koji se ne nadovezuju na njezinu obalu. U pitanju je njezin zahtjev nad svim vodama Piranskoga zaljeva, te na morskim prostorima koji bi trebali omogućiti izlaz Sloveniji na otvoreno more na Jadranu. Slovenija je uz to 4. listopada 2005. usvojila “Zakon o proglašenju zaštićene ekološke zone i o epikontinentskom pojasu”, a 5. siječnja 2006. donijela je “Uredbu o određivanju ribolovnih zona”. Ti će jednostrani akti biti predmetom našega posebnog razmatranja.

(iii) Napokon, treći su slučajevi oni “gdje *effectivité* ne koegzistira s nikakvim pravnim naslovom, i tamo se ona neizbježno mora uzeti u obzir”. Takvih situacija

općenito u Europi, te tako ni na prostorima Hrvatske i Slovenije, uopće nema. Za sva njihova gusto naseljena kopnena područja postoji pravni naslov jedne ili druge strane, a zahtjevi za morskim prostorima uređuju se temeljem poštivanja granice na obali.

*

Prelazimo na razmatranje zahtjeva i jednostranih akata Slovenije glede razgraničenja morskih prostora s Hrvatskom. Slovenska argumentacija iz akata koje smo gore spomenuli ukazuje ili na nepoznavanje primjenljivih pravila međunarodnoga prava artikuliranih u međunarodnoj sudskoj i arbitražnoj praksi, ili na njihovo bagateliziranje kada se god ne uklapaju u ostvarenje ciljeva te države. Ukoliko se radi o ovom drugome, nastoji se dokazati da je bijelo crno i da je crno bijelo. Ali sustav pravila međunarodnoga prava, koja se razvijaju u odnosima između suvereno jednakih država, uopće ne dopušta takve manipulacije.

Izljevom temeljnoga načela u ovoj oblasti da kopno dominira morem, svaka obala na kopnu i na svim otocima generira teritorijalno more, te ovisno o njezinoj udaljenosti od obale druge države koja leži sučelice, ona još može generirati i epikontinentski i gospodarski pojas. Stijene na morskoj pučini generiraju samo teritorijalno more do najveće udaljenosti od 12 morskih milja.

Temeljem toga načela cjelokupna obala Slovenije i Hrvatske u čitavoj njezinoj duljini generira teritorijalno more svake od tih država. Od točke T5 na crti razgraničenja teritorijalnoga mora između Italije i bivše SFRJ iz Osimskoga ugovora iz 1975, gdje je prije otpočinjao prostor otvorenoga mora na Jadranu, prostiru se u produžetku teritorijalnoga mora Hrvatske njezini epikontinentski i gospodarski pojas. Epikontinentski pojas imaju, i nad njime mogu proglasiti vanjski i gospodarski pojas, sve obalne države na Jadranskom moru osim Slovenije i Bosne i Hercegovine. Nepovoljan geografski položaj njihove kratke obale to njima ne dopušta.

Slovenija je svoje drukčije zahtjeve izložila u dvama instrumentima koji predstavljaju službene akte te države. Bit njezina početnoga zahtjeva izložena je u "Memorandumu o Piranskom zaljevu" što ga je Skupština Slovenije usvojila 26. svibnja 1993, i od kojega njezini pregovarači nisu bitno odstupali:

"Republika Slovenija se zauzima za očuvanje Piranskog zaljeva pod njenim suverenitetom i jurisdikcijom i za izlaz na otvoreno more na temelju dopuštenih kriterija međunarodnog prava te uvažavanja specifične situacije Republike Slovenije."

U tome se Memorandumu nadalje navodi da je Piranski zaljev primjer *sui generis*, da je Slovenija vršila jurisdikciju i vlast u njemu u bivšoj Jugoslaviji i da je takvo stanje bilo zatečeno pri proglašenju neovisnosti Slovenije i Hrvatske 25. lipnja 1991. Glede takvoga stanja najprimjerjenija je primjena načela *uti possidetis* (u slovenskom tumačenju), te da takvo rješenje navodno odgovara načelu teritorijalnoga *status quo*.

Izvan Piranskoga zaljeva Slovenija se založila da se temeljem “načela pravednosti” povuče granica s Hrvatskom kako bi se njezino teritorijalno more bar na uskom odsjeku doticalo s otvorenim morem Jadrana. Pri tome se u tome dokumentu izričito priznaje da zbog svoga nepovoljnog geografskog položaja ta država ne može proglasiti svoj gospodarski pojas.³⁹ Ali Slovenija je naknadno odustala od te konstatacije donošenjem prije spomenutoga Zakona u 2005. godini.

Očito je da oba gornja zahtjeva proturječe načelu da kopno dominira morem i običajnim pravnim pravilima kodificiranim ugovornim propisima koji to načelo podrazumijevaju.

Na mnogo opširniji način ti su zahtjevi obrazloženi u tzv. “Bijeloj knjizi” Ministarstva vanjskih poslova Slovenije objavljenoj u 2006. godini. Ti su argumenti već podvrgnuti kritici hrvatske znanosti, uključujući i onoj ovoga pisca, i nastojat ćemo da se u tom pogledu ne ponavljamo.⁴⁰

Glede zahtjeva nad cjelinom Piranskoga zaljeva kao navodno unutrašnjih morskih voda Slovenije, nije dovoljno jednostrano proglasiti zaljev u kojemu obale dviju država generiraju teritorijalno more (tzv. “*pluristatal bay*”), historijskim zaljevom ili zaljevom *sui generis*, i smatrati da se time stekao pravni naslov nad njegovom cjelinom.

Naime, sve dok sve obale nekoga zaljeva pripadaju samo jednoj državi, a njezina centralna vlast ima neposrednu nadležnost nad svim njezinim morskim prostorima, kakav je bio slučaj s bivšom SFRJ do njezina raspada, u takvome zaljevu ne mogu nastati historijska prava u ničiju korist. Prije nego što su Slovenija i Hrvatska proglasile svoju neovisnost, one su bile federalne jedinice te složene države, a ne punopravni subjekti međunarodnoga prava koji bi mogli stjecati pravni naslov nad nekim područjem *à titre de souverain*.⁴¹

A obje su te države priznale njihove postojeće kopnene granice već pri proglašenju njihove neovisnosti. Stoga se ne može ni zamisliti da je Slovenija već 25. lipnja 1991. mogla steći historijski naslov nad cjelinom Piranskoga zaljeva kao navodno

39 Prijevod na hrvatski jezik naveden je prema knjizi - Vladimir IBLER: *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Zagreb 2001, str.553-554.

40 Vidi naše rasprave - “Consolidation of Legal Principles on Maritime Delimitation: Implications for the Dispute between Slovenia and Croatia in the North Adriatic”, *Chinese Journal of International Law* 2007, Vol.6, No.3, pp.601-634; te u ponešto različitom sadržaju, u ovomu časopisu, 2007, br.161, str.13-39.

41 Neki ustavni pravnici i politolozi u bivšoj Jugoslaviji, koji nisu dobro poznavali međunarodno pravo, ocjenjivali su ustavne promjene u njoj od 1971. godine nadalje, kao preobrazbu te zemlje u konfederaciju država. Istina je da je republikama i autonomnim pokrajinama tada bilo priznato pravo da ostvaruju suradnju s organima i organizacijama drugih država i s međunarodnim organizacijama, u okviru utvrđene vanjske politike SFRJ i međunarodnih ugovora te zemlje. Ali je sklapanje međunarodnih ugovora (koji se ravnaju prema Bečkoj konvenciji o pravu ugovora iz 1969. godine) bilo priznato samo Federaciji preko saveznih organa. A da je zaista bilo došlo do preobrazbe Jugoslavije u istinsku konfederaciju, njezine države članice već bi tada postale subjekti međunarodnoga prava. U tome bi svojstvu one bile priznane od trećih država i učlanjivale bi se u međunarodne organizacije. Do svega toga prije proglašenja njihove neovisnosti u 1991. nije bilo došlo.

svojim unutrašnjim morskim vodama, i to na štetu hrvatskoga teritorijalnog mora u produžetku njezine obale u tome zaljevu. Ni posljednji Ustav SFRJ iz 1974. nije predviđao nikakva veća prava Slovenije u odnosu na druge socijalističke republike i autonomne pokrajine, uključivši tu i Hrvatsku, da bi se tako što dalo uopće pretpostaviti.

Sasvim je isto i glede “izlaza Slovenije na otvoreno more” kada ona time jednostrano svojata prostore teritorijalnoga mora Hrvatske u produžetku njezine obale.⁴²

U svojoj “Bijeloj knjizi” koja obiluje dokumentima, Slovenija ne navodi nikakve svoje akte nakon 25. lipnja 1991, koji ona u tome pogledu vjerojatno smatra “kritičnim datumom”. Ona time valjda pretpostavlja da je sva svoja prava na uštrb Hrvatske stekla prije toga datuma, a da Hrvatska ima pravnu obvezu da ta slovenska stečena prava poštuje od proglašenja svoje neovisnosti.

Ali s obzirom da počev od 25. lipnja 1991. dvije suverene države imaju svoje obale na Piranskom zaljevu, svaka sa svojim teritorijalnim morem na njemu, to je dovoljan razlog što taj zaljev u cjelini nije nikada mogao postati slovenski historijski zaljev, niti će to postati u budućnosti. A jednostrano proglašenje vlastitih unutrašnjih morskih voda nad cjelinom takvoga zaljeva ne bi išlo ni naknadnim pristankom druge obalne države, osim ako bi ona ovoj prvoj ustupila svu svoju obalu u njemu.

*

Čini se da su tvorci dvaju slovenskih instrumenata pomiješali neke pravne pojmove, dali namjerno ili iz neznanja to ne znamo. Oni su sporne morske prostore tretirali kao nešto nalik na *terra nullius*, nad kojom bi se mogao stjecati pravni naslov neovisno od naslova na obali.

U Bijeloj se knjizi tako navodi mnoštvo slovenskih dokumenata iz razdoblja prije stjecanja neovisnosti te države. Njima se nastoji dokazati da je tadašnja Socijalistička Republika Slovenija kroz dulje razdoblje vršila efektivnu vlast u čitavom Piranskom zaljevu i u spornim vodama izvan njega. Pri tome se bez dokaza tvrdi da se prije raspada SFRJ S.R.Hrvatska nije nikada protivila integritetu Piranskoga zaljeva i “suverenosti” (*sic!*) Slovenije nad njime. Također se na jednom mjestu tvrdi da je Slovenija “oduvijek” imala teritorijalni izlaz na otvoreno more, što bi značilo od pamtivijeka. Ali čak kad bi taj kontinuitet slovenske državnosti bio nalik na onaj Japanskoga Carstva, i tada bi se znali njegovi prapočeci.

U Bijeloj se knjizi prelazi preko primjerâ vršenja vlasti na spornome morskom prostoru u istom razdoblju od hrvatske pomorske policije, lučkih uprava i sudova u

42 U našoj prije objavljenj raspravi došli smo do zaključka da se temeljno načelo da kopno dominira morem nameće i pri svim promjenama granica koje inače proizvode stanje sukcesije država. Stoga niti jedna država sljednica raspale federacije ne može steći morske prostore ukoliko nije stekla obalu na koju se ti prostori naslanjaju. Ne postoji nikakvo pravilo općega međunarodnog prava, niti će ono ubuduće nastati, temeljem kojega bi se vršila sukcesija morskih prostora države prethodnice, za razliku od sukcesije državne imovine, arhiva i dugova te države. Vidi našu raspravu u ovom časopisu iz 2007, br.161, napose na str.28-30.

Puli, Umagu i Bujama.⁴³ Kada bi se radilo o ničijem kopnenom području, i da su obje republike prije 1991. bile suverene države, slični hrvatski akti vlasti već bi bili dostatni da obore tezu da se radilo o slovenskom miroljubivom, dugotrajnom (*possessio longi temporis*) i efektivnom vršenju *isključive suverenosti*, uz uvjet odsutnosti protesta Hrvatske. Tu tezu obara i činjenica da hrvatski organi i danas vrše svoje nadležnosti do sredine toga spornoga prostora. Stoga se baš nikada nije radilo o isključivoj vlasti Slovenije u Piranskom zaljevu i okolnim vodama. Pri tome se ovdje nije radilo o kopnenim, nego o morskim prostorima, i Slovenija nije prije 25. lipnja 1991. bila međunarodno priznata suverena država.

Na prvi se pogled čini da bi Sloveniji bilo lakše u nekomu sudskom postupku dokazati njezine *effectivités* na spornome području. Akti njezinih organa vjerojatno su bili učestaliji od hrvatskih i odražavali su namjeru i volju Slovenije i prije stjecanja njezine neovisnosti da na tim prostorima obavlja državne funkcije i da djeluje kao suveren. Pri tome bi ono što su u drugim situacijama bile “kolonijalne *effectivités*” mogle biti pravno relevantne, slično kao i one “postkolonijalne”.⁴⁴

Ali bi ta teza, kada bi bila tako postavljena, bila potpuno promašena. U nedostatku pravnoga naslova, *effectivités* se odnose na vršenje isključive nadležnosti nad otocima i drugom kopnenom području, a ne na moru. Tako je Međunarodni sud odbacivao kao *effectivités* patroliranje ratnih brodova jedne od strana u vodama oko spornih otoka, ili ribolovne djelatnosti privatnih osoba koje ne nalaze osnovu u službenoj regulaciji.

I ta sudska praksa bez iznimke potvrđuje pravno načelo da su morski prostori akcesorij onih kopnenih prostora nad kojima je sudskom odlukom bio priznat pravni naslov jednoj od parničnih strana, drugim riječima da kopno dominira morem. Sve to potvrđuju i običajna pravila kodificirana Konvencijom UN o pravu mora iz 1982. godine, koje je Slovenija stranka.

A u sporu Hrvatske i Slovenije pravni naslov svake od tih država nad njezinom obalom uopće nije sporan. Stoga nema mjesta utvrđivanju *effectivités* da bi se dokazala njezina pripadnost. I kako smo više puta isticali, obala svake od njih generira njezino teritorijalno more.

Gornja nas slovenska argumentacija podsjeća na pitanje koje je Srbija bila postavila Badinterovoj Arbitražnoj komisiji 20. studenoga 1991, sljedećega sadržaja: “Jesu li interno zacrtane demarkacione linije između Hrvatske i Srbije, te Srbije i Bosne i Hercegovine, granice u smislu međunarodnoga javnog prava?”. Očekivao se odrečan

43 Neke podatke o tome navode - Igor VIO: “Razgraničenje teritorijalnoga mora između Republike Hrvatske i Republike Slovenije”, *Pomorski zbornik*, god.37, Rijeka 1999, str.91; i Kristian TURKALJ: *Piranski zaljev*, razgraničenje teritorijalnog mora između Hrvatske i Slovenije, Zagreb 2001, str.99. i tamo navedene bilješke, te str.114-115.

44 Ipak, neke odluke lokalnih organa vlasti iz Slovenije nakon Drugoga svjetskog rata, koje se reproduciraju u Bijeloj knjizi, napose glede uređenja ribolova, mogle su biti akti u ime savezne vlasti, a neke su donošene *ultra vires*. Tim se odlukama nisu iz ribolova mogli isključiti brodovi iz drugih jugoslavenskih obalnih republika. Stoga Slovenija ni tada nije u Piranskom zaljevu imala svoje vlastite unutrašnje morske vode, i nije ih mogla ni stvarno ni pravno rezervirati samo za svoje ribare.

odgovor koji je trebao biti osnova za stvaranje Velike Srbije. Odgovor je uslijedio u obliku Mišljenja br.3, čiji smo bitan dio naprijed citirali.

Srbija je potom odbacila to i prva dva Mišljenja, izrečena na njezina vlastita pitanja, kao navodno suprotna međunarodnom pravu. Ali to svjedoči da sastavljači pitanja Srbije nisu baš ništa znali o načelu *uti possidetis*. Da su znali, ne bi to pitanje uputili međunarodnom sudbenom tijelu u tome sadržaju.

*

Slovenija se nije zadovoljila tim svojim zahtjevima iznesenima u njezinim službenim aktima, koji su svi nailazili na hrvatsko odbijanje. Razlog da pristupi donošenju jednostranih zakonodavnih akata u toj oblasti vjerojatno leži u njezinu uvjerenju da Hrvatska uopće nema pravo da se tim njezinim aktima odupire, ili da su oni toliko solidno zasnovani na pravu da joj to daje pravo na jednostrane čine bez obzira na pristanak ili odbijanje Hrvatske. Tom je prilikom Slovenija pošla korak dalje, i jednostrano je prisvojila neke prostore kao svoj epikontinentski pojas, zaštićenu ekološku zonu i zone svoga isključivoga ribolova.

Slični jednostrani akti neke obalne države mogu biti zasnovani na pravilima međunarodnog prava, u ovoj oblasti napose kodificiranim u Konvenciji o pravu mora iz 1982. godine. Ako su pravno utemeljeni, oni mogu proizvesti pravne učinke *erga omnes*. Radi se npr. o proširenju teritorijalnoga mora do najveće udaljenosti od 12 milja od polazne crte; o proglašenju arhipelaških voda od neke oceanske arhipelaške države; o proglašenju vanjskoga morskog pojasa do granice od 24 milje od polazne crte; ili o proglašenju gospodarskoga pojasa ili slične zone nad vlastitim epikontinentskim pojasom, ali samo do 200 milja od polazne crte, ukoliko geografski položaj obale to dopušta.

Ali takvi jednostrani akti obalne države su *contra legem* kad god ona njima zadire u prostor teritorijalnoga mora susjedne države, ili u njezin epikontinentski pojas koji ova ima *ipso facto* i *ab initio*. Ukratko, protupravni su svi oni jednostrani akti koji su u sukobu s temeljnim načelom da kopno dominira morem.

U tim se slučajevima radi o međunarodno protupravnim djelima koja povlače međunarodnu odgovornost države autora tih propisa, i o njezinoj dužnosti da ta djela okonča i ponudi prikladno osiguranje i jamstvo njihova neponavljanja. Sve te dužnosti nastupaju samim tim djelima, pa čak ako nije došlo do štete nastale primjenom akata u pitanju.⁴⁵

45 Usporedi napose članke 1-3. i 28-33. Pravila o odgovornosti država za međunarodno protupravna djela, što ih je Komisija za međunarodno pravo usvojila u 2001, a Opća skupština UN ih je primila na znanje rezolucijom 56/83 koncem iste godine. Međunarodni sud već neposredno primjenjuje u svojoj praksi ta pravila kao iskaze općega običajnog prava iz te oblasti. O odgovornosti država općenito vidi - V.Đ. DEGAN: *Međunarodno pravo*, drugo osuvenjeno izdanje, Rijeka 2006, str.366-408.

U Zakonu o proglašenju zaštićene ekološke zone i o epikontinentskom pojasu Republike Slovenije od 4. listopada 2005, članak 2(1). jednostavno konstatira: “Republika Slovenija ima svoj epikontinentski pojas”, dakle ima ga navodno *ex tunc*.

Člankom 3. toga Zakona proglašena je zaštićena ekološka zona, i to *ex nunc*, u području “izvan teritorijalnoga mora Republike Slovenije” jednostrano određenoga. Prema definiciji iz članka 3. ta zona, unatoč svome imenu, podrazumijeva i ribolovna prava temeljem gospodarskoga pojasa. Njezina privremena vanjska granica na južnoj strani određena je da se proteže po paraleli od 45 stupnjeva i 10 minuta sjeverne geografske širine. Njezina konačna vanjska granica, prema članku 5(1), odredit će se sporazumom sa susjednim državama. Također prema članku 5(3), granica epikontinentskoga pojasa s Hrvatskom odredit će se međunarodnim sporazumom između država. Ali valja istaknuti da su oba ta područja, bez obzira na njihovu navodno privremenu granicu, smještena na prostoru koji predstavlja prirodni produžetak kopnenoga područja Hrvatske u zapadnoj Istri, koji dakle predstavlja *ipso facto* njezin epikontinentski pojas.

Uredbom o određivanju područja ribolovnoga mora Republike Slovenije od 5. siječnja 2006, to je “ribolovno more” podijeljeno na tri zone. Ribolovnu zonu A čine navodne unutrašnje morske vode Slovenije u čitavom Piranskom zaljevu do crte između rta Madona i rta Savudrija. Time je bespravno prisvojen čitav prostor teritorijalnoga mora Hrvatske u produžetku njezine obale u tome zaljevu.

Ribolovnu zonu B čini teritorijalno more Slovenije protegnuto od rta Savudrija do točke T6 na granici iz Osimskoga ugovora s Italijom iz 1975, “do konačnog sporazumnog rješenja graničnoga pitanja između Slovenije i Hrvatske”. S obzirom da se rt Savudrija nalazi na hrvatskoj obali, time je “privremeno” ali bespravno prisvojen dio teritorijalnoga mora Hrvatske koji se proteže od njezine obale zapadno od toga rta.

Napokon, ribolovna zona C obuhvaća područje zaštićene ekološke zone Slovenije (koja time podrazumijeva i ribolovna prava), iznad hrvatskoga epikontinentskoga pojasa, te područje otvorenoga mora u Jadranskom moru.⁴⁶

*

Možda poput pokojnoga Slobodana Miloševića, po obrazovanju pravnika a stvarnoga autora pitanja upućenoga Arbitražnoj komisiji, pisci svih gornjih slovenskih instrumenata nisu dobro upućeni u cjelokupnu sudsku i arbitražnu praksu o tim pitanjima. Tu smo praksu nastojali izložiti u ovome tekstu, kao i u prije objavljenoj raspravi.⁴⁷

46 Vidi prijevode tih akata na hrvatski jezik - Vesna BARIĆ PUNDA, Davorin RUDOLF ml.: *Pravo mora*, dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari, Split 2007, str.269-272, 276-277.

47 Vidi napose našu raspravu na hrvatskom jeziku, ovaj časopis iz 2007, br.161, str.13-39.

Ustvari čitava ta bogata međunarodna sudska praksa zasniva se samo na nekolicini jednostavnih i samorazumljivih pravnih pravila. Država koja ih se pridržava, neće svojim jednostranim aktima nikada u toj oblasti počiniti neko međunarodno protupravno djelo. Ali činjenica je da su baš svi instrumenti Slovenije koje smo gore opisali u sukobu s tim načelima i pravilima općega međunarodnog prava.

Dakle, ukoliko autori tih slovenskih instrumenata i nisu dovoljno upućeni u međunarodnu sudsku praksu, oni nisu mogli ne poznavati ključne odredbe Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine, koje neposredno obvezuju njihovu državu po ugovornoj osnovi, a koje sve potvrđuju temeljno načelo da kopno dominira morem.

Članak 2(1). te Konvencije propisuje sljedeće:

“Suverenost obalne države proteže se izvan njezinoga kopnenog područja i njezinih unutrašnjih voda, - i ako se radi o arhipelaškoj državi, njezinih arhipelaških voda - na susjedni pojas mora, koji se naziva teritorijalnim morem”.⁴⁸

Tu se, dakle, nikako ne može raditi o *jus dispositivum*. Ukoliko neka država prisvoji teritorijalno more susjedne države koje se nalazi u produžetku njezine obale, ona je time zadrila u prostor pod njezinom suverenosti jednako kao da je zadrila u njezino kopneno područje. Posljedice toga zadiranja i jednostranoga prisvajanja u međunarodnom pravu dalekosežne su.⁴⁹

Izljev toga pravila jeste da se propisi iz članka 10. te Konvencije o zaljevima ne primjenjuju na zaljeve u kojima obale pripadaju dvjema ili više država. A razgraničenje prostora teritorijalnoga mora između susjednih država obavlja se primjenom članka 15. te Konvencije.⁵⁰

Članak 76(1). propisuje definiciju epikontinenteskoga pojasa:

“Epikontinenteski pojas obalne države obuhvaća morsko dno i njegovo podzemlje izvan njezinoga teritorijalnog mora preko čitavoga prirodnog produžetka njezinoga kopnenog područja do vanjskog ruba kontinentalne orubine, ili do udaljenosti od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se

48 Kraj te rečenice nije na najsretniji način preveden na hrvatski, uslijed siromaštva toga jezika. Na originalnim jezicima on glasi: na engleskom, “to an adjacent belt of sea”; na francuskom. “à une zone de mer adjacente”; ili na ruskom, “na primykajuščij morskoy pojas”. Teritorijalno se more, dakle, naslanja ili proizlazi iz kopnenoga područja države, a nije “susjedni pojas” u smislu da bi njegova pravna narav mogla biti različita od obale.

49 Ukoliko se pri tome radi o prijetnji ili upotrebi sile, prije smo naveli iskaz Badinterove Arbitražne komisije u Mišljenju br.3, da nikakva promjena postojećih granica i crta razgraničenja postignuta silom ne može proizvesti pravne učinke. Ali bez pravnih učinaka ostaje i takvo “miroljubivo”, ali jednostrano, zadiranje poduzeto bez pravne osnove.

50 S obzirom da je članak 15. u sadržaju istovjetan s člankom 12(1). Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958, to je dokaz da se tu radi o pravilu općega običajnog međunarodnog prava. Jednako je i s drugim gore citiranim člancima iz Konvencije iz 1982. Članak 2(1), uz nadopunu o arhipelaškim vodama, jednak je članku 1(1). Ženevske konvencije. I članak 10(1). o zaljevima jednak je članku 7(1). te Konvencije.

mjeri širina teritorijalnog mora, tamo gdje vanjski rub kontinentalne orubine ne seže do te udaljenosti”.⁵¹

Prema članku 77(3). te Konvencije: “Prava obalne države na epikontinentski pojas ne zavise o stvarnoj ili fiktivnoj okupaciji, niti o bilo kakvom izričitom proglasu”. Kako smo naveli, njega odnosna obalna država ima *ipso facto* i bez proglašenja.⁵²

Budući da se kopnena granica Slovenije zaustavlja na obali Piranskoga zaljeva, ona ne može *ipso facto* imati epikontinentski pojas, jer nema takav prirodni produžetak svoga kopnenog područja pod morem. Stoga su epikontinentski pojas i zaštićena ekološka zona iz slovenskoga Zakona iz 2005. godine protupravno smješteni na i iznad epikontinentskoga pojasa Hrvatske. I to, dakle, predstavlja pokušaj zadiranja u prirodni produžetak Hrvatske koja taj pojas ima *ipso facto* i bez proglašenja od dana proglašenja svoje neovisnosti 25. lipnja 1991. godine.

*

Slovenski jednostrani akti o kojima je ovdje bila riječ odražavaju žed te države za *pravdom* kada je ona u pitanju, ali pri tome ni malo se ne obazirući na *prava* susjedne joj Hrvatske nad morskim prostorima koje svojata. Ta se država zasigurno ne bi usudila svojim zakonskim aktima protupravno prisvajati dijelove područja Italije ili Austrije. To unatoč činjenici što su naša dva naroda gotovo pet stoljeća živjela u istim državnim okvirima, sve do 1991. godine.

S obzirom na njihovu protupravnost i dugotrajnost, Hrvatska ima pravo sve gornje akte Slovenije smatrati nesuprotstavljivima u odnosu na sebe. Oni u odnosu na nju ne proizvode nikakve pravne učinke.⁵³

Vodeći računa o svemu gornjemu, Hrvatska treba i dalje smatrati da je crta razgraničenja svih njezinih morskih prostora sa Slovenijom određena crtom sredine teritorijalnoga mora u Piranskom zaljevu i njezinim produžetkom do granice teritorijalnoga mora s Italijom iz Osimskoga ugovora iz 1975. godine. Hrvatska treba

51 U zatvorenim i poluzatvorenim morima poput Sredozemnoga i Jadranskog, niti jedna obalna država ne može imati najveće dopuštene širine toga pojasa.

52 Taj je režim još prije te Konvencije bila sljedećim riječima potvrdila presuda Međunarodnog suda iz 1969. o *Epikontinentskom pojasu u Sjevernom moru*: “... prava obalne države na području epikontinentskoga pojasa, koje čini prirodni produžetak njezina područja pod morem, postoje *ipso facto* i *ab initio* na temelju suverenosti države nad tim područjem i protegnućem te suverenosti u obliku vršenja suverenih prava u svrhu istraživanja morskog dna i iskorištavanja njegovih prirodnih izvora” (*I.C.J. Reports 1969*, p.22, para.19). Sud je u toj presudi još istaknuo važno pravno pravilo prema kojemu: “epikontinentski pojas jedne države mora nužno biti produžetak njezina kopnenog područja i ne smije zadirati u područje koje predstavlja prirodni produžetak teritorija druge države” (*ibid.*, p.47, par. 85c).

53 Vidi o suprotstavljivosti i nesuprotstavljivosti - V.Đ. DEGAN: *Međunarodno pravo*, Rijeka 2006, str.210-215, napose na str.213. Opširnije, isti pisac -- *Sources of International Law* (Martinus Nijhoff Publishers), The Hague 1997, pp.339-354.

i dalje vršiti zakonite akte svoje vlasti u tim prostorima, jer oni predstavljaju efektivnu negaciju svih pravno neutemeljenih zahtjeva Slovenije.

Ipak je Vijeće Međunarodnoga suda u Haagu u presudi iz 1984. godine o razgraničenju u *Zaljevu Maine*, definiralo ono što po njegovu mišljenju propisuje opće međunarodno pravo u svim morskim razgraničenjima između susjednih država:

“Niti jedno morsko razgraničenje između država kojih su obale sučelice ili se dodiruju ne može jednostrano izvršiti samo jedna od tih država. To razgraničenje mora se tražiti i postići putem sporazuma, a nakon pregovora vođenih u dobroj vjeri i u istinskoj namjeri da se dođe do pozitivnog ishoda. Ako unatoč tomu takav sporazum ne bude ostvarljiv razgraničenje se mora izvršiti pribjegavanjem trećoj stranci koja ima neophodnu nadležnost.”⁵⁴

Stoga ako Slovenija i dalje smatra da izvan te crte sredine ima pravo na vlastito teritorijalno more, epikontinentski i gospodarski pojas, to ona treba ishoditi u parnici pred Međunarodnim sudom u Haagu. U tu svrhu Hrvatska treba trajno držati otvorenom ponudu Sloveniji da i ona prihvati nadležnost toga Suda. Time bi se konačno riješio taj spor, a zadovoljio bi se i zahtjev iz te presude.

⁵⁴ *I.C.J. Reports 1984*, p.299, para.112.

Summary:

*LEGAL TITLE AND EFFECTIVITIES
AS GROUNDS FOR STATE SOVEREIGNTY OVER A TERRITORY*

This paper deals with the two Judgments recently rendered by the International Court of Justice at The Hague. The 2002 Judgment relates to the Case Concerning Sovereignty over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan between Indonesia and Malaysia. The 2007 Judgement was rendered in the case on Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea.

In both these cases the Court decided on the sovereignty over some small unpopulated or sparsely populated island far from the coasts of the disputing parties. These formations were recently claimed by the respective States as a consequence of their proclamation of the exclusive economic zone (EEZ).

Because no disputing party proved its treaty-based title over the islands, the Court examined their claims of title based on the uti possidetis principle. However because of absence of any legal title, the Court decided the cases on the basis of effectivités of the stronger claim.

In respect of the legal relationship between effectivités and title, the Court relied on its former dictum from the 1986 Judgment in the case between Burkina Faso and Mali, which reads as follows:

“Where the act corresponds exactly to law, where effective administration is additional to the uti possidetis juris, the only role of effectivité is to confirm the exercise of right derived from a legal title. Where the act does not correspond to the law, where the territory which is the subject of the dispute is effectively administered by a State other than the one possessing the legal title, preference should be given to the holder of the title. In the event that the effectivité does not co-exist with any legal title, it must invariably be taken into consideration. Finally, there are cases where the legal title is not capable of showing exactly the territorial expanse to which it relates. The effectivités can then play an essential role in showing how the title is interpreted in practice”.

In addition, the 2007 Judgment has delimited the territorial sea, continental shelf and EEZ between Nicaragua and Honduras, using the bisector line from their relevant mainland coasts, as determined by the Court itself. That line was corrected with 12 miles of the territorial sea off the coastlines of four small islands which were attributed to Honduras.

*

In the light of legal principles and accepted practices by the Court in these and some former cases, claims and unilateral acts of Slovenia for maritime areas in the North Adriatic Sea were in this paper examined.

The matter is of its claims raised in the Memorandum on the Bay of Piran approved by the Slovenian Parliament in 1993, and in the “White Paper” issued by the Slovenian Ministry of Foreign Affairs in 2006. They contradict Slovenia’s commitment to respect its existing (land) boundaries with Croatia and other neighbouring States at the time of proclamation of its independence.

However, Slovenia did not satisfy itself with these ill-founded claims. It adopted some legislative acts by which it unilaterally appropriated without valid title some parts of the territorial sea of Croatia off its coasts, and a part of its continental shelf beyond its territorial sea in the Western Istria. The matter is of its “Law on the proclamation of the protected ecological zone and of the continental shelf” of 4 October 2005, and of the Decree of 5 January 2006 on the determination of fishing areas.

These unlawful acts were discussed in the light of Articles 2(1), 10(1) and 76(1) of the 1982 UN Law of the Sea Convention, which are conventional obligations of Slovenia as being its party. Besides, all of these acts, as well as attempts of their legal justification, sharply contradict with the well-known principles applicable in maritime delimitations.

The matter is of the fundamental principle that the land dominates the sea. Based on it is the principle that any coast from land territory or from an island generates the territorial sea, and subject to its distance from another State’s opposite coast, it can generate the EEZ and continental shelf as well. The matter is also of the principle of non-encroachment by one State on the natural prolongation of the other; etc.

All these Slovenian acts are not opposable on Croatia. It is in right to exercise its jurisdiction up to the median line of the Bay of Piran, and in its extension up to the border of the territorial sea with Italy as determined by the 1975 Osimo Treaty. If Slovenia deems to have its own territorial sea, continental shelf and EEZ on the Croatian side of this line, it should agree on the jurisdiction of the International Court of Justice which will decide this dispute by its final verdict.

Key words: *legal title; effectivités, uti possidetis; terra nullius; historic bays; the principle: the land dominates the sea; unilateral acts in the law of the sea.*

CARRIAGE OF PASSENGERS IN CROATIA – NATIONAL LEGISLATION AND EU LAW

DRAGAN BOLANČA, Ph.D., Full Professor,
PETRA AMIŽIĆ JELOVČIĆ, Ph.D., Assistant
Faculty of Law, University of Split

UDK 347.795.4
34.05 (497.5:4EU) : 347.79
342.951 : 347.79
Original scientific paper
Received: 6/3/2008
Accepted for print: 21/5/2008

In the Republic of Croatia, the carriage of passengers and luggage by sea is regulated by articles 598-633 of the Croatian Maritime Code (hereafter – CMC). In this part, Croatia adopted the solutions of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL, 1974), the London Protocol of 1976 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL Prot, 1976) and the London Protocol of 1990 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL Prot, 1990). The liability of the carrier is based on proved or presumed fault. His liability for the death of or personal injury to a passenger is limited in all cases to 175,000 Special Drawing Rights (hereafter – SDRs) per passenger and per carriage. Also, the CMC adopts the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC, 1976) and the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC Prot, 1996). According to these acts, in respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, liability of the carrier is limited to 175,000 SDRs multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate. The Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL Prot, 2002) establishes a new liability regime by introducing two tier liability system and adopting strict liability for death and personal injury claims caused by shipping incidents. It requires compulsory insurance in respect of such liability and allows direct action against insurers. The PAL Prot, 2002 will be ratified by the EU as soon as the main obstacles for its implementation are solved. Since the aim of the

Republic of Croatia is to become a member of the EU it is assumed that our country will become a Member State of the PAL Prot, 2002 as well. Before that happens we have to predict legal and economical implications of acceptance of the new convention.

Key words: *carriage of passengers by sea; Maritime Code of the Republic of Croatia; liability of the carrier; limitation of liability; Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974; PAL Protocol 1976; PAL Protocol 1990; EU law.*

I. INTRODUCTION

The new Croatian Maritime Code was passed on December 8, 2004, and came into force on December 29, 2004.¹ The CMC derogated the old Maritime Code which was in force from March 22, 1994.² The new CMC regulates maritime navigation and encompasses all the law of the sea, administrative law, property law, contract law, incident of navigation and conflict of law rules.³ The CMC extensive text is divided into twelve parts and has 1,032 articles. Part VII (Articles 430-747) deals with contracts (shipbuilding contracts, contracts for the employment of ships, contracts for maritime ship agency services and contracts of maritime insurance). In this connection it should be emphasized that under Croatian law contracts for the exploitation of ships are divided into two groups: maritime contracts, which are contracts for work (*locatio operis*) and hire of a ship (*locatio navis*), which is a contract for using a ship.⁴

1 See "Narodne novine", No. 181/2004.

2 See "Narodne novine", No. 17/94, 74/94 and 43/96. For more details about derogated act see **Dragan Bolanča – Axel Luttenberger**: *Some Views on the New Croatian Maritime Code*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", No. 1-2, 1995, pp. 113 – 117, **Dragan Bolanča**: *The New Croatian Maritime Code*, "Acta Juridica Hungarica", Budapest, No. 1-2, 1997, pp. 60-63, **Ivo Grabovac**: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003, pp. 11 – 424.

3 About the new CMC see **Ivo Grabovac**: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo*, Split, 2005, pp. 7 – 243, **Drago Pavić**: *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006, pp. 29 – 534, **Axel Luttenberger**: *Pomorsko upravno pravo*, Rijeka, 2005, pp. 13 – 195, **Ivo Grabovac – Ranka Petrinović**: *Pomorsko pravo (pomorsko javno, upravno i radno pravo)*, Split, 2006, pp. 1 – 109, **Dorotea Ćorić**: *Novi Pomorski zakonik*, Collected Papers "Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava", Rijeka, 2005, pp. 9 – 28.

4 The latter contract has been translated as "charter by demise" because this is the nearest to the English system of ship exploitation.

II. CARRIAGE OF PASSENGERS IN CROATIAN LEGISLATION

The carriage of passengers and luggage by sea is regulated by articles 598-633 of the CMC. In this part, Croatia adopted the solutions of the *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974* (hereafter – PAL, 1974)⁵, the *London Protocol of 1976 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974* (hereafter – PAL Prot, 1976)⁶ and the *London Protocol of 1990 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974* (hereafter – PAL Prot, 1990).⁷ In this matter are important also the *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976* (hereafter – LLMC, 1976)⁸ and the *Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976* (hereafter – LLMC Prot, 1996).⁹

1. Definitions in the CMC

Under a contract for the carriage of passengers, the carrier is under obligation to carry the passenger by a ship, while the passenger undertakes to pay fare (art. 599 of CMC). Of special significance is the fact that the CMC differentiates between the *carrier* who concludes the contract and the *performing carrier* who actually performs the carriage. *Carrier* means a person by or on behalf of whom the contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or

5 PAL, 1974 was adopted by the Comité Maritime International (hereafter – CMI) and the International Maritime Organization (hereafter – IMO) at Athens on December 13 and came into force on April 28, 1987, having received the approval of ten states as required by art. 24 – see the text by **William Tetley**: *International Maritime and Admiralty Law*, Montreal, 2003, pp. 703-714. In Croatia it came into force on April, 12, 1998 – see “Narodne novine – Međunarodni ugovori”, No. 2/97.

6 PAL Prot, 1976 adopted at London on November 19, 1976 and in force as of April 30, 1989 – see the text *ibid*, pp. 703-714. In Croatia it came into force on April 12, 1998 – see “Narodne novine – Međunarodni ugovori”, No. 2/97.

7 PAL Prot, 1990 adopted at London on March 29, 1990, but not yet in force. – see the text *ibid*, pp. 715-721. In Croatia it came into force on April 12, 1998 – see “Narodne novine – Međunarodni ugovori”, No. 11/98.

8 LLMC, 1976 adopted by the IMO at London on November 19, 1976 and in force as of December 1, 1986 – see text *ibid*, pp. 723-736. In Croatia it came into force on June 1, 1993 – see “Narodne novine – Međunarodni ugovori”, No. 2/92.

9 LLMC Prot, 1996 adopted at Geneva on May 3, 1996 (in force as of May 13, 2004) – see the text *ibid*, pp. 737-744. In Croatia it came into force on August 13, 2006 – see “Narodne novine – Međunarodni ugovori”, No. 12/2005. For more details about the LLMC, 1996 and the LLMC Prot, 1996 see **Patrick Griggs – Richard Williams – Jeremy Farr**: *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 4 Ed., London – Singapore, 2005, pp. 7-94.

by a performing carrier (art. 598 (1) of the CMC). *Performing carrier* means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage (art. 598 (2) of the CMC). *Passenger* means a person carried in a ship under a contract of carriage or who accompanies a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods (art. 598 (3) of the CMC). *Luggage* means any article including vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding articles and vehicles carried under a charter by demise, bill of lading, luggage receipt or other document of carriage or other contract primarily concerned with the carriage of goods and live animals (art. 598 (4) of the CMC). *Cabin luggage* means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control, including luggage which the passenger has in or on his vehicle (art. 598 (5) of CMC).

2. Liability of the carrier

The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the shortage, loss of or damage to luggage¹⁰ in the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage¹¹ and was due to the fault of the carrier or of his persons acting within the scope of their employment (art. 613 (1) and art. 614 of the CMC). Carrier's liability is based on *proved fault*, because the burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage and the limit of the loss or damage, shall lie with the claimant (art. 613 (2) of the CMC). Fault of the carrier shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the shortage, loss of or damage to cabin luggage arose from or in connection with the shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship (art. 615 (1) of CMC). So, in the mentioned cases the carrier's liability is based on *presumed fault*. The same solution is provided for shortage, loss of or damage to *other* luggage,

10 Damage to luggage also covers any damage due to delay. It includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from lock-out, strike or similar incidents (art. 598 (6) of CMC).

11 Carriage covers the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on quay or in or on any other port installation (art. 627 (1) CMC). With regard to cabin luggage, carriage covers also the period from the time of its taking over by the carrier on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier (art. 627 (2) of CMC).

irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage (art. 615 (2) of CMC). These presumptions are rebuttable if the carrier proves that neither he nor his persons acting within the scope of their employment committed any fault. Contributory fault or unusual behaviour on the part of the passenger, if proven by the carrier, may exonerate the carrier wholly or partially from liability (art. 619 of CMC).

3. Limits of liability

The limits of liability of the carrier are fixed by art. 7 and art. 8 of the PAL, 1974 and expressed in gold francs.¹² The PAL Protocol, 1976 converted this unit of account to SDR.¹³ The PAL Protocol, 1990 increased the limits of liability of the carrier (art. 2) and the CMC adopted these limits. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall be limited in all cases to 175,000 SDRs per passenger and per carriage (art. 620 (1) of the CMC).¹⁴ But, if the total amount payable to all claimants under this article exceeds the global limitation of liability available to the carrier under arts. 385-400 of the CMC, the carrier may also invoke the latter limitation.¹⁵ According to the LLMC, 1996 (art. 7) and the LLMC Prot, 1996 (art. 4), in respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the carrier thereof shall be an amount of 175,000 SDRs multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate (art. 392 (1) of the CMC).¹⁶ The liability of the carrier for damages caused to luggage shall be limited in all cases to 1,800 SDRs per passenger and per carriage (for cabin luggage), 10,000 SDRs per vehicle and per carriage (for vehicle and luggage carried on or in it) and 2,700 SDRs per passenger and per carriage (for other luggage).¹⁷ The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 300 SDRs in the

12 The franc mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900 (art. 9 (1) of PAL, 1974).

13 Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund (see art. 2 (3) of PAL Protocol 1976).

14 When damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit (art. 620 (2) of the CMC).

15 See **Jasenکو Marin**: *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Zagreb, 2005, pp. 18-19.

16 For the purpose of this article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship: a) under a contract of passenger carriage, or b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods (art. 392 (2) of the CMC).

17 See art. 621 (1) of the CMC.

case of damage to a vehicle and not exceeding 135 SDRs per passenger in the case of loss or damage to other luggage (art. 622 (1) of the CMC), such sum to be deducted from the amount of compensation due to the passenger (art. 622 (2) of the CMC).

The limits of the carrier's liability as prescribed by arts. 620, 621 and 622 may be increased by express agreement in writing between the carrier and the passenger (art. 624 of the CMC). Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in the CMC, except as provided in art. 622, or purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, shall be null and void (art. 631 of the CMC).

The persons in the service of the carrier shall be entitled to the benefit of the exemption or limitation of liability to which the carrier is entitled, if they prove that acted within the scope of their employment (art. 626 (1) of the CMC).

The limitations under the CMC can be broken only by proving that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause the damage or recklessly and with knowledge that the damage would probably result (art. 623 of the CMC).¹⁸ The CMC provides the same solution for persons in the service of the carrier - art. 626 (2).

III. CARRIAGE OF PASSENGERS IN EU LAW

At present, there is no Community legislation in European Union regulating liability for transport of passengers by sea. These issues are governed by two sets of law: the internal law of the Member States and the international law for those Member States that have ratified the LLMC, 1976)¹⁹ or the LLMC Prot, 1996.²⁰ So it is to be concluded that the protection of passengers varies between Member States, depending on what international conventions, and which amendments to them, have been ratified by the State in which the claim is settled.²¹

18 This rule, derived from the Warsaw Convention of 1929, is also found in the modern carriage of goods conventions (see art. 4 (5)e of the Hague-Visby Rules of 1924/1968 and art. 8 (1) of the Hamburg Rules of 1978). This rule has been interpreted to mean that the carrier's right to limit is lost only where the damage is caused by his own intent or recklessness with knowledge, and therefore will not be affected by any international act or knowing recklessness on the part of his servants or agents, unless they are acting as the carrier's *alter ego* - Tetley, *op. cit.*, p. 544.

19 Maximum amount of reparation per passenger under LLMC, 1976 is 46,666 SDR with a global limitation of 25 million SDR.

20 Maximum amount of reparation per passenger under the LLMC Prot, 1996 is 175,000 SDR:

21 **2005/0241(COD)** Draft Report on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the liability of carriers of passengers by sea and inland waterways in the event of accidents – first reading, p.10.

In the opinion of the European Commission none of the applicable conventions or protocols can give an adequate protection to passengers on board ships because their limits of liability are not high enough. Also, none of them stipulate a strict liability for the carrier or include a compulsory insurance with a right of direct action against insurers up to specified limits. The Commission believes that besides these three key elements, national carriage²² should also form part of a maritime passengers liability regime in the EU. These suggestions were included in the Commission's Communication of March 25, 2002. (COM(2002)158 final)²³ which coincided with the revision of the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

The Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 was adopted on November, 1, 2002 (hereafter – PAL Prot, 2002).²⁴ PAL Prot, 2002 applies to all seagoing vessels, with the exclusion of air-cushion vehicles. The Convention is applicable to any international carriage if:

- a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention; or
- b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention; or
- c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in State Party to this Convention.

The PAL Prot, 2002 makes a distinction between two types of claims. The loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by the operation of the ship and where the possibility of passengers to control the event is limited, such as shipping incidents,²⁵ is subject to a strict liability regime,²⁶ while other categories of personal injury damage are subject to fault based liability system.²⁷

22 Liability regime should cover all transport in the Community, including carriage within a single Member State.

23 See: www.europarl.eu

24 PAL Prot, 2002 should enter into force 12 months after being accepted by 10 States, which is not yet the case – see the text by **Griggs – Williams - Farr**, *op. cit.*, pp. 111-132.

25 Shipping incident means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship.

26 This is one of the most important differences compared to the previous PAL Protocol because, as already mentioned, the PAL Prot. 1990 applies the fault – based liability regime. The carrier is liable, unless he proves that the incident resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

27 The carrier is liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect lies with the claimant.

The limits of liability for death or personal injury of a passenger have been raised significantly compared to limits from PAL Prot, 1990. The Convention also sets two limits:²⁸

- 250,000 SDRs for strict liability;
- 400,000 SDRs for fault based liability²⁹

The carrier shall not be entitled to the benefit of these limits of liability if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.³⁰

The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage is limited to 2,250 SDRs per passenger and per carriage, while the liability for loss of or damage to other luggage is limited to 3,375 SDRs per passenger and per carriage.³¹

One more novelty of the PAL Prot, 2002 is the compulsory insurance. Article 4bis of this Protocol requires carriers to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the limits for strict liability under the Convention in respect of the death of and personal injury to passengers.³²

The Commission considered it satisfying in regard of all requirements set before³³ and on June 24, 2003 presented a proposal for a Council decision concerning the conclusion by the European Community of the PAL Prot, 2002 (COM(2003)0375 final) in which it is proposed that the Community should become a Contracting Party to this Protocol as soon as possible³⁴ and that the Member States shall do likewise

28 The Protocol allows a State Party to regulate by specific provisions of national law the limit of liability for personal injury and death, provided that the national limit of liability is not lower than that prescribed in the Protocol. (so called – “**Opt-out**” **Clause**)

29 If the loss exceeds the limit, the carrier is further liable up to a limit of 400,000 SDR per passenger on each distinct occasion, unless he proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier. This is more severe solution compared to the previous PAL Prot, which established the liability limits per passenger and per carriage.

30 See: article 13. of the PAL Prot, 2002. This formulation is also accepted in the former PAL Prot, the LLMC 1976. and the LLMC Prot, 1996..

31 Limits were increased for 25 % compared to the limits from the PAL Prot, 1990.

32 More about compulsory insurance with a right of direct action against insurers: **Marija Pospišil – Miler**, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine*, “Poredbeno pomorsko pravo”, Zagreb, No. 158, 2004., p. 239. – 244.

33 Tetley, W., *o.c.*, p.548.

34 Article 19 of the PAL Prot, 2002 gives a possibility for Regional Economic Integration Organizations to become Contracting Parties, which is the first time this has been done in an IMO instrument. A Regional Economic Integration Organization which is a party to this Protocol will have the rights and obligations of a State Party to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol. Articles 10 and 11 of the PAL Prot, 2002 provide for rules on the jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments given in accordance with the PAL Prot, 2002. However, for these matters the

before the end of 2005.³⁵ Unfortunately, by the end of 2005. no progress has been made on this proposal.

Finally, on November 23, 2005 the Commission presented its proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Liability of Carriers of Passengers by Sea and Inland Waterways in the Event of Accidents (COM(2005)0592 final). This proposal aims at incorporating the Athens Convention into European Community law, but it also brings some adaptations to it. The scope of the proposed Regulation is wider compared to the scope of the PAL Prot, 2002. It covers the scope of the Athens Convention, but is extended to carriage within a single Member State and traffic on inland waterways. The Regulation also removes the possibility for a Member State under the PAL Prot, 2002 of increasing limits of liability and fixing it higher than those provided for in the Convention.³⁶

On February 24, 2006 the Commission transmitted to the European Parliament and the Council the above mentioned proposal as part of its third maritime package. As the answer to it, on September 22, 2006 the European Parliament in its Draft Legislative Resolution on the proposal for a regulation of the European Parliament and the Council on the liability of carriers of passengers by sea and inland waterways in the event of accidents (COM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD)) approved the Commission proposal with certain amendments. The first amendment by the Parliament postpones the application of the proposal on domestic carriage by regular ferry lines for two years after the date of its entry into force or from the date of the entry into force of the PAL Prot, 2002 for the Community, whichever is the later.³⁷ In relation to carriage by inland waterways, the second amendment postpones the application of the proposal for four years from the date of its entry into force or from the date of the entry into force of the PAL Prot, 2002 for the Community, whichever is the later.³⁸ On December 1, 2006, the Council also gave its progress report on the proposal in which it expressed the same concerns as the Parliament, but pointed out that the European Parliament opinion on the proposal is expected to be adopted in

Community has, through the adoption of Regulation 44/ 2001 on jurisdiction and recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters on December, 22, 2000, acquired exclusive competence. This Regulation is binding upon all European Union Member States with the exception of Denmark. Considering the fact that articles 10 and 11 affect Regulation 44 / 2001 Member States cannot, outside the framework of the Community institutions, assume obligations with third countries relating to those articles. More extensively about Regulation 44 / 2001: **Henrik Ringbom:** *EU Regulation 44 / 2001 and its Implications for the International Maritime Liability Conventions*, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 35, No.1, January 2004., p. 24. – 28.

35 The text of a Proposal for a Council Decision COM(2003)375 final: www.europarl.eu

36 The Community trusts that this way a total uniformity of limits of liability within the EU will be achieved.

37 Different deadline for domestic ferry lines should be offered to carriers to ensure efficient and financially sustainable civil liability coverage.

38 Even longer deadline for carriage by inland waterways is necessary because carriers are not covered by P & I clubs.

2007. On April 25, 2007, the Position of the European Parliament was, in fact, adopted at the first reading with a view to the adoption of Regulation (EC) No.../2007 of the European Parliament and the Council on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents. This way, the European Parliament and the Council of the European Union have adopted the Regulation which established a Community regime of uniform liability for the carriage of passengers by sea.³⁹ The scope of this Regulation is wider compared to the scope of the PAL Prot, 2002. As mentioned before, it covers its scope but it is extended to carriage within a single Member State and the traffic on inland waterways (article 1). In order to have a total uniformity within the EU, the possibility for Member States under the PAL Prot, 2002 of fixing limits of liability higher than those provided for in the Convention was removed (article 4). The carrier has the obligation of advance payment in the event of the death of or personal injury to a passenger resulting from a shipping incident or accident. An advance payment must be paid within 15 days from the date of the identification of the person entitled to damages in the amount sufficient to cover immediate economic needs, but it shall not constitute the recognition of liability. This payment is not refundable except where the person who received it was not the person entitled to compensation or the carrier is deemed not at fault (article 5). The carrier, the performing carrier and/or the tour operator shall provide passengers, prior to their departure, with appropriate, full and comprehensible information regarding their rights under this Regulation, and in particular with information on the limits of compensation for death, personal injury or loss of and damage to luggage, on their right of direct action against the insurer or the person providing financial security and on their entitlement to an advance payment (article 6). The latest shift concerning this Regulation was undertaken in Brussels on November 29 – December 3, 2007 when the Transport, Telecommunications and Energy Council took place. The Council reached a Political Agreement (15587/07)⁴⁰ on a proposal for a Regulation on the liability of carriers of passengers by sea and

39 The Regulation has 8 articles and 2 Annexes: PAL Prot, 2002 and **IMO reservation and guidelines for implementation of the PAL Prot, 2002** adopted by the Legal Committee of the IMO on October, 19, 2006 at its 92nd session. www.imo.org The Legal Committee adopted the text of a reservation, intended for use as a standard reservation, to the PAL Prot, 2002 and Guidelines for its implementation, to allow limitation of liability in respect of claims relating to war or terrorism. The aim is to put States in a position to ratify the PAL Prot, 2002 and afford passengers better cover. According to the text of this reservation, the Government concerned reserves the right to and undertakes to limit liability to 250,000 units of account in respect of each passenger on each distinct occasion; or 340 million units of account overall per ship on each distinct occasion. This relates in particular to war insurance which, under the Guidelines, shall cover liability, if any, for loss suffered as a result of death or personal injury to a passenger caused by: - war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power; - capture, seizure, arrest restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat; - derelict mines, torpedoes, bombs or other derelict weapons of war; - act of any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive and any action taken to prevent or counter any such risk; - confiscation and expropriation.

40 The Italian delegation indicated that it would vote against.

inland waterways in the event of accidents, incorporating the main provisions of the PAL Prot, 2002 into EU law.⁴¹ Compared to the initial Commission proposal, the text agreed by the Council contains some changes that concern the scope,⁴² the relation between the regulation and the other international conventions on global limitation of liability and the transitory provision of this Regulation.⁴³ This Regulation has not entered into force yet, but the article 8 foresees that it shall happen on the (...) day following that of its publication in the *Official Journal of the European Union*. It shall apply from the date of its entry into force of the PAL Prot, 2002 for the Community. This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States. When this occurs passengers will be provided with adequate protection which is one of the main goals of the Community's maritime safety policy.

IV. CONCLUSION

In the Republic of Croatia, the carriage of passengers and luggage by sea is regulated by articles 598-633 of the Croatian Maritime Code. In this part, Croatia adopted the solutions of the *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974* (PAL, 1974), the *London Protocol of 1976 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974* (PAL Prot, 1976) and the *London Protocol of 1990 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974* (PAL Prot, 1990). The carrier's liability is based on proved or presumed fault. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger is limited in all cases to 175,000 SDRs per passenger and per carriage. Also, the CMC adopts the *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976* (LLMC, 1976) and the *Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976* (LLMC Prot, 1996). According to these acts, in respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the liability of the carrier is limited to 175,000 SDRs multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate. The *Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974* (PAL Prot, 2002) altered radically the previous Convention and the Protocols to it. It establishes a new liability regime by introducing two tier liability system and adopting strict liability for death and personal injury claims caused by

41 The Council will adopt its common position at one of its forthcoming meetings after finalisation of the text and will forward it to the European Parliament for a second reading in the framework of the codecision procedure. This Regulation incorporates and makes binding parts of the IMO Guidelines.

42 Delegations agree on the exclusion of inland waterways from the scope of the Regulation.

43 Member States may choose to defer application of the Regulation until four years after its date of application.

shipping incidents. It requires a compulsory insurance in respect of such liability and allows direct action against insurers. The aim of the Republic of Croatia is to become a member of the EU whose intention is to ratify the PAL Prot, 2002 as soon as the main obstacles for its implementation are solved. Very important step towards that goal is made on April 25, 2007 when the European Parliament and the Council of the European Union adopted the Regulation which incorporates the relevant provisions of the PAL Prot, 2002 and extends the application of those provisions to carriage by sea within a single Member State. Besides that, it also contains some additional provisions of the PAL Prot, 2002 in order to achieve complete uniformity within the EU as well as suitable protection for passengers. Having all this in mind, we have to predict legal and economical implications of acceptance of the new convention before we actually do it, because this legal question is, clearly, of special interest and significance for the Republic of Croatia as a maritime and tourist country.⁴⁴

44 **Marija Pospíšil-Miler:** *Granice odgovornosti pomorskog prijevoznika za smrt i ozljede putnika po novom Pomorskom zakoniku u odnosu na rješenja na međunarodnoj razini*, Collected Papers "Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava", Rijeka, 2005, pp. 107-127, Dorotea Ćorić, *Novi pomorski zakonik*, Collected Papers "Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava", Rijeka, 2005, pp. 9 – 28.

Sažetak:

PRIJEVOZ PUTNIKA U REPUBLICI HRVATSKOJ – NACIONALNA LEGISLATIVA I PRAVO EUROPSKE UNIJE

U Republici Hrvatskoj prijevoz putnika i prtljage morem reguliran je člancima 598. – 633. Pomorskog zakonika. Republika Hrvatska je uskladila svoje odredbe s rješenjima Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem iz 1974. g., te Protokola iz 1976. g., i 1990. g. o izmjeni Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem. Prijevoznikova odgovornost se temelji na dokazanoj ili pretpostavljenoj krivnji. Njegova je odgovornost za smrt i tjelesnu ozljedu putnika ograničena na iznos od 175 000 Posebnih prava vučenja (PPV) po putniku i putovanju. Pomorski je zakonik, također, usvojio Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. g. s pripadajućim Protokolom iz 1996. g. prema kojem je, u slučaju tražbina zbog smrti ili tjelesnih ozljeda putnika na brodu, granica odgovornosti prijevoznika iznos od 175 000 PPV pomnoženih brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti na temelju upisnog lista. Protokol iz 2002. g. o izmjeni Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem utemeljuje novi dvostupanjski sustav odgovornosti propisujući, u prvom stupnju, objektivnu odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika koje su posljedica pomorske nezgode. Protokol uvodi i obvezno osiguranje od odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika kao i pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja odgovornosti. Za očekivati je da će EU ratificirati ovaj Protokol čim se uklone smetnje koje onemogućuju njegovu primjenu. Kako je cilj Republike Hrvatske pristupanje EU, pretpostavlja se da će i naša država postati članicom navedenog Protokola. Prije nego li do toga doista i dođe, trebalo bi detaljno ispitati sve pravne i ekonomske implikacije njegova prihvatanja.

Ključne riječi: *prijevoz putnika morem; Pomorski zakonik Republike Hrvatske; odgovornost prijevoznika; ograničenje odgovornosti; Atenska konvencija o prijevozu putnika i prtljage morem, 1974.; Protokoli iz 1976. i 1990. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem, 1974.; pravo Europske unije.*

HORIZONTALNI SPORAZUMI O SURADNJI PRIJEVOZNIH PODUZETNIKA U SLOBODNOJ I LINIJSKOJ PLOVIDBI U PRAVU TRŽIŠNOG NATJECANJA EUROPSKE ZAJEDNICE

Mr. sc. BOŽENA BULUM, asistent
Jadranski zavod Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti

UDK 351.79 : 347.79
347.4 : 347.72
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 21.4.2008.
Prihvaćeno za tisak: 21.5.2008.

U radu se razmatraju horizontalni sporazumi o suradnji prijevoznih poduzetnika u segmentu pomorskog prijevoza. Najznačajniji horizontalni sporazumi prijevoznih poduzetnika u linijskoj plovidbi zasigurno su linijske konferencije. Linijske konferencije u mnogim su pravnim porecima uživale određene oblike izuzeća od primjene prava tržišnog natjecanja, među njima je i Europska zajednica. Vijeće ministara je u rujnu 2006. godine usvojilo prijedlog Europske komisije za ukidanje izuzeća od primjene pravila tržišnog natjecanja na linijske konferencije koje djeluju na prometnim pravcima s EU. Ukidanje izuzeća stupit će na snagu u listopadu 2008. godine. To označava početak primjene novog, kompetitivnog pravnog režima u segmentu linijskog prijevoza. Kako bi se prijevoznim poduzetnicima olakšao prelazak na potpuno kompetitivni sustav, Komisija je u rujnu 2007. godine izradila Nacrt smjernica o primjeni članka 81. Ugovora o osnivanju Europske zajednice na usluge prijevoza morem u kojima je najveću pozornost posvetila upravo horizontalnim sporazumima o suradnji prijevoznih poduzetnika u segmentu pomorskog prijevoza, sporazumima o razmjeni podataka među konkurentima u linijskoj plovidbi i pool-ovima u slobodnoj plovidbi. U svezi s horizontalnim sporazumima poduzetnika u linijskoj plovidbi, u Nacrtu smjernica navodi se kako razmjena podataka o količini, kapacitetu i cijeni između linijskih prijevoznika može proizvesti pozitivne gospodarske učinke u smislu povećanja učinkovitost pružanja usluga linijskog prijevoza, dok je razmjena podataka koji se smatraju trgovinski osjetljivima protivna pravu tržišnog natjecanja. U Nacrtu smjernica sadržani su i drugi naputci prijevoznim poduzetnicima u linijskoj plovidbi o tome u kojim će slučajevima razmjena podataka biti u skladu s pravilima tržišnog natjecanja EZ-a. Kad je riječ o pool-

ovima, u Nacrtu se navodi kako, zbog njihovih različitih obilježja, svaki se pool mora analizirati zasebno kako bi se utvrdilo krše li se njime pravila o tržišnom natjecanju EZ-a te se daju detaljne upute o načinu provođenja te analize. U radu se razmatraju rješenja usvojena Nacrtom smjernica te prijedlozi i komentari zainteresiranih stranaka na koje se kritički osvrće.

Ključne riječi: tržišna utakmica; horizontalni sporazumi prijevoznih poduzetnika; linijska plovidba; linijske konferencije; sustav razmjene podataka; slobodna plovidba; sporazumi o pool-u.

1. HORIZONTALNI SPORAZUMI O SURADNJI PODUZETNIKA U PRAVU EZ-a

U uvjetima suvremenog poslovanja kad moraju reagirati na sve veće konkurentske pritiske i promjene na tržištu izazvane globalizacijom i brzinom tehnološkog napretka poduzetnici se sve češće odlučuju za suradnju. U pravu tržišnog natjecanja razlikuju se horizontalni i vertikalni sporazumi o suradnji poduzetnika. Horizontalni sporazumi su oni koje sklapaju poduzetnici koji posluju na istoj razini proizvodnog odnosno distribucijskog lanca, tj. tijeka robe od proizvođača do potrošača. Riječ je o sporazumima koje sklapaju izravni ili potencijalni konkurenti. U doktrini tržišnog natjecanja smatra se da su horizontalni sporazumi štetni za tržišno natjecanje jer pri takvoj vrsti sporazuma dolazi do suradnje poduzetnika koji su se natjecali na mjerodavnom tržištu zbog koje njihovo natjecanje prestaje te dolazi do uklanjanja tržišnog natjecanja. Na horizontalne sporazume o suradnji kojih je cilj ili učinak sprečavanje, ograničavanje ili narušavanje tržišnog natjecanja primjenjuje se čl. 81. st. 1. Ugovora o osnivanju Europske zajednice (dalje: UEZ-a).¹ Osobito štetnima za

1 Članak 81.UEZ-a

1. Kao nespojivi sa zajedničkim tržištem, zabranjeni su: svi sporazumi između poduzetnika, odluke udruženja poduzetnika i usklađena djelovanja koja bi mogla utjecati na trgovinu između država članica i koja za cilj ili posljedicu imaju sprečavanje, ograničavanje ili narušavanje konkurencije unutar zajedničkog tržišta, a osobito oni kojima se:

- a) izravno ili neizravno određuju kupovne ili prodajne cijene ili drugi uvjeti poslovanja;
 - b) ograničava ili nadzire proizvodnja, tržišta, tehnički razvoj ili ulaganja;
 - c) dijele tržišta ili izvori nabave;
 - d) primjenjuju nejednaki uvjeti na istovrsne poslove s različitim trgovačkim partnerima čime ih se stavlja u nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju;
 - e) sklopljenje ugovora uvjetuje pristankom drugih ugovornih stranaka na dodatne obveze koje, po svojoj prirodi ili prema trgovačkim običajima, nisu ni u kakvoj vezi s predmetom tih ugovora.
2. Svi sporazumi ili odluke zabranjeni temeljem ovog članka ništetni su.
3. Međutim, odredbe stavka 1. mogu se proglasiti neprimjenjivima u slučaju:
- sporazuma ili skupine sporazuma između poduzetnika;

tržišno natjecanje smatraju se oni sporazumi među konkurentima kojima se određuju cijene, ograničava obujam proizvodnje ili dijele tržišta odnosno potrošači (tzv. *hard core* karteli). Takvi su sporazumi *per se* protivni pravu tržišnog natjecanja jer je njihov cilj ograničavanje tržišnog natjecanja. Kod njih se negativni tržišni učinci presumiraju pa nije potrebno ispitivati njihove stvarne učinke na konkurenciju i tržište, kako bi se utvrdilo primjenjuje li se na njih čl. 81. st. 1. UEZ-a. Kod horizontalnih sporazuma koji nisu *per se* protivni pravu tržišnog natjecanja potrebno je provesti analizu njihovih učinaka na tržišno natjecanje, osobito s obzirom na prirodu sporazuma, zajedničku tržišnu snagu stranaka sporazuma i strukturalne karakteristike tržišta. Dakle, da bi se primijenio čl. 81. st. 1. UEZ-a, odnosno da bi se sporazum smatrao zabranjenim nije dovoljno utvrditi da on ograničava konkurenciju između stranka sporazuma, već je potrebno provesti temeljitu ekonomsku analizu sporazuma s obzirom na njegove konkretne učinke na tržišne odnose.²

Vertikalni sporazumi su oni koje sklapaju poduzetnici koji posluju na različitim razinama proizvodnog odnosno distribucijskog lanca. Oni također mogu ograničavati tržišnu utakmicu. Vertikalni sporazumi kojima se osobito teško ograničava tržišno natjecanje (tzv. *hard core restrictions*) su sporazumi kojima je cilj ograničiti sposobnost kupca da odredi prodajnu cijenu, područje na kojem kupac može prodavati robu ili usluge, odnosno potrošače kojima može prodavati, ili pak odredbe kojima se ograničava aktivna ili pasivna prodaja krajnjim korisnicima pri sustavima selektivne distribucije u maloprodaji.

1.1. Horizontalni sporazumi prijevoznih poduzetnika u slobodnoj plovidbi (sporazumi o pool-u)

Najčešći oblik horizontalne suradnje prijevoznih poduzetnika u segmentu slobodne plovidbe jesu pool-ovi. Ne postoji univerzalan oblik pool-a. Ipak, neka obilježja zajednička su svim vrstama pool-ova. Pool je sporazum između dva ili više brodarskih trgovačkih društava o zajedničkom poslovnom nastupanju i podložnosti zajedničkoj kontroli.

- svake odluke ili skupine odluka udruženja poduzetnika;

- svakog usklađenog djelovanja ili njihove skupine;

koji pridonose unaprjeđenju proizvodnje ili distribucije robe ili promicanju tehničkog ili gospodarskog napretka, pri čemu potrošačima omogućuju pravičan udio u koristi koja iz njih proizlazi, te koji:

- a) poduzetnicima na koje se odnose ne nameću ograničenja koja nisu neophodna za postizanje ovih ciljeva; i
- b) ne omogućuju tim poduzetnicima uklanjanje tržišnog natjecanja u znatnom dijelu sporazumima obuhvaćenih proizvoda.

2 Vidi Guidelines on the applicability of Article 81 of the Treaty to horizontal cooperation agreements, OJ L C 3, 6.1.2001., p.2., § 19.

Standardnim oblikom brodarskog pool-a stavljaju se iste vrste brodova različitih vlasnika pod jedinstvenu upravu. Manager poola odgovoran je za gospodarsko upravljanje (primjerice, zajedničko oglašavanje,³ dogovaranje vozarina, centralizaciju prihoda i troškova obavljanja putovanja) i trgovinske operacije (planiranja kretanja brodova i davanje uputa brodovima, imenovanje agenata u lukama, informiranje kupaca, ispostavljanje vozarinskih faktura, naručivanje bunkera, prikupljanje prihoda brodova i njihovo raspoređivanje prema prethodno dogovorenom teretnom sustavu itd.).

Manager pool-a djeluje pod nadzorom općeg izvršnog odbora koji predstavlja vlasnike brodova. Tehničko upravljanje brodovima (briga o sigurnosti broda, posadi, popravcima, održavanju itd.). ostaje odgovornost svakog vlasnika. Iako oglašavaju svoje usluge zajednički, članovi pool-a izvršavaju prijevozne usluge odvojeno, svaki za sebe.

Iz navedenog proizlazi da je temeljno obilježje standardnih brodarskih pool-ova zajednička prodaja s nekim karakteristikama zajedničke proizvodnje.⁴

Međutim, zbog postojanja različitih vrsta pool-ova svaki se pool mora posebno analizirati kako bi se utvrdilo primjenjuje li se na njega čl. 81. st. 1. UEZ-a. Ako se utvrdi da kod konkretnog sporazuma o pool-u dolazi do primjene čl. 81. st. 1. UEZ-a, potrebno je ispitati jesu li ispunjeni uvjeti iz čl. 81. st.3. UEZ-a, potrebni za izuzimanje.

1.2. Horizontalni sporazumi prijevoznih poduzetnika u linijskoj plovidbi

Najznačajniji horizontalni sporazumi prijevoznih poduzetnika u linijskoj plovidbi zasigurno su linijske konferencije. To su sporazumi linijskih prijevoznika kojima se određuju cijene usluga i regulira ponuda tj. kapacitet kojim je može raspolagati pojedini prijevoznik, član konferencije. Prvi sporazumi o linijskim konferencijama zaključeni su još sedamdesetih godina devetnaestog stoljeća, a konferencije su i danas prisutne na tržištu usluga linijskog prijevoza morem. Iako je riječ o kartelima, linijske konferencije opstale se i nakon donošenja tzv. paketa legislativnih mjera u pomorstvu (*The 1986 Package*) kojima je napravljen prvi korak u reguliranju tržišnog natjecanja u sektoru pomorskog prijevoza u Europskoj zajednici.⁵ Naime, Uredbom 4056/86

3 Brodovi pool-a redovito se oglašavaju kao jedna gospodarska jedinica koja nudi usluge prijevoza bez obzira na to koji brod obavlja konkretno putovanje.

4 Podrobnije o uputama o zajedničkoj proizvodnji i zajedničkoj prodaji, vidi Guidelines on the applicability of Article 81 of the Treaty to horizontal cooperation agreements, *supra* bilješka 2.

5 U okviru tog paketa mjera donesene su slijedeće uredbe: Council Regulation (EEC) No 4055/86 of 22 December 1986 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport between Member States and between Member States and third countries, OJ L 378, 31.12.1986, p.1., Council Regulation (EEC) No 4056/86 of

koja propisuje detaljna pravila za primjenu čl. 85. i 86. UEZ-a⁶ na prijevoz morem predviđeno je skupno izuzeće (*block exemption*) od primjene čl. 81. st. 1. UEZ-a na linijske konferencije. Temeljni razlog za donošenje uredbe o skupnom izuzeće za linijske konferencije bio je taj što se u tom trenutku smatralo da je takva mjera nužna za nesmetano odvijanje međunarodne trgovine. Poznato je kako pružanje usluga linijskog prijevoza morem uključuje velike investicije, dok s druge strane ne postoji garancija da će cjelokupni kapacitet broda koji isplovi uvijek biti popunjen, zbog čega je linijskim prijevoznicima omogućeno sporazumijevanje o cijenama i upotrebi kapaciteta kako ne bi došlo do zastoja i neredovitosti u pružanju usluga linijskog prekooceanskog prijevoza, što bi se odrazilo na cjelokupno gospodarstvo EZ-a. U posljednjim dvama desetljećima, uslijed promjena na tržištu usluga linijskog prijevoza morem, primjećuje se opadanje značaja linijskih konferencija. No one su još uvijek prisutne i na nekim tržištima linijskog prijevoza imaju značajne tržišne udjele.⁷

Promjene na tržištu usluga linijskog prijevoza morem te sve izraženije stajalište kako u recentnim tržišnim uvjetima konferencijski sporazumi nisu neophodni za nesmetano odvijanje međunarodne trgovine,⁸ jer se isti učinci mogu postići i drugim oblicima suradnje prijevoznika (primjerice, alijansama)⁹ te sklapanjem individualnih ugovora o pružanju usluga linijskog prijevoza s određenim krcateljem, dovelo je do donošenja Uredbe 419/2006 kojom se ukida Uredba broj 4056/86 i mijenja uredba 1/2003 na način da se proširuje njezina primjena na kabotažu i međunarodnu slobodnu plovidbu.¹⁰ Primjena odredbi o ukidanju skupnog izuzeća za linijske konferencije odgođena je do 18. listopada 2008. godine, čime je linijskim prijevoznicima dano

22 December 1986 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport, OJ L 378, 31.12.1986, p.4., Council Regulation (EEC) No 4057/86 of 22 December 1986 on unfair pricing practices in maritime transport, OJ L 378, 31.12.1986, p.14., Council Regulation (EEC) No 4058/86 of 22 December 1986 concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades, OJ L 378, 31.12.1986, p.21. Podrobnije vidi Vincent Power J.G., *EC Shipping law*, LLP, London Hon Kong, 1998., p. 156.

6 Ugovorom iz Amsterdama iz 1997. godine promijenjena je numeracija UEZ-a tako su članci 85. i 86. UEZ-a prema sadašnjoj numeraciji članci 81. i 82.

7 To najbolje svjedoči podatak da je sredinom siječnja 2007. godine udio u ukupnom kapacitetu (brodskom prostoru prema TEU) Far Eastern Freight Conference (FEFC) na trgovinskom pravcu prema sjevernoj Europi bio 72%, a na trgovinskom pravcu prema Mediteranu čak 78%. Vidi *Dynaliner*, Vol. 4. (2007).

8 I u Zelenoj knjizi o budućoj europskoj pomorskoj politici navodi se kako je za gospodarstvo EU koje karakterizira sve veći izvoz robe od vitalnog interesa da se usluge prijevoza morem obavljaju u skladu s kompetitivnim načelima, *Green Paper: Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas*, p.8., http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/com_2006_0275_en_part2.pdf

9 Alijanse (savezi, engl. *alliance*) su oblici suradnje među skupinom prijevoznika na određenim važnim trgovinskim pravcima koji se mogu smatrati globalnim. Ti sporazumi pokrivaju širok spektar oblika operative suradnje, kao što je iznajmljivanje broskog prostora, iznajmljivanje slotova i sporazume o plovidbenom redu, a svrha im je povezivanje usluga svih sudionika u jedinstvenu cjelinu. Alijanse ne uključuju zajedničko određivanje cijena prijevoznih usluga.

10 Council Regulation (EC) No 1419/2006 of September 2006 repealing Regulation (EEC) No 4056/86 laying down detailed rules for application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport, and amending Regulation

prijelazno razdoblje od dvije godine kako bi se pripremili za poslovanje u potpuno kompetitivnim uvjetima.¹¹

Udruženje europskih linijskih prijevoznika (*European Liners Affairs Association*, dalje: ELAA) još je u kolovozu 2004. godine, tijekom konzultacija Komisije s zainteresiranim strankama u svezi s izmjenom Uredbe 4056/86 podnijelo prijedlog za uspostavu novog regulatornog ustroja za pružanje usluga linijskog prijevoza na linijama s EU (*the Original ELAA Proposal*, dalje: Izvorni prijedlog ELAA),¹² koji bi po njegovom mišljenju mogao zamijeniti konferencijski sustav nakon ukidanja skupnog izuzeća predviđenog Uredbom 4056/86. Riječ je o specifičnom sustavu razmjene podataka između linijskih prijevoznika (*information exchange system*). Sustav razmjene podataka predstavlja vrstu sporazuma temeljem kojeg prijevoznici u linijskoj plovidbi uzajamno razmjenjuju podatke ili ih dostavljaju zajedničkoj agenciji zaduženoj za njihovu centralizaciju, kompilaciju i obradu prije vraćanja podataka sudionicima u predviđenom obliku, u unaprijed dogovorenim vremenskim intervalima. ELAA smatra kako je predloženi sustav razmjene podataka među linijskim prijevoznicima nužan preduvjet za osiguravanje stabilne ponude prijevoznih usluga u linijskoj plovidbi. Komisija je zatražila očitovanje drugih zainteresiranih stranaka (*stakeholders*)¹³ o prijedlogu ELAA.

Komisija je dosada u pravilu odobravalala prikupljanje, razmjenjivanje i objavljivanje statističkih podataka i općih podataka o tržištu u mnogim industrijskim sektorima. Razmjena podataka može imati pozitivne gospodarske učinke koji se očituju u povećanju tržišne transparentnosti te omogućavanju poduzetnicima da usklade ponudu s potražnjom, smanje troškove i izbjegnu riskantne poslovne strategije. S druge strane, razmjena podataka među konkurentima može omogućiti njihovo tajno dogovarjanje (*collusion*)¹⁴ te otkrivanje i kažnjavanje ponašanja koje nije u skladu s tajnim sporazumom. To se događa u slučajevima kad se razmjena podataka koristi kako bi se uklonilo tržišno natjecanje tako što prijevoznici poduzetnici usklađuju svoje ponašanje i nameću više cijene od onih koje proizlaze iz učinkovitog tržišnog

(EC) No 1/2003 as regards the extension of its scope to include cabotage and international tramp services, O J L 269, 28. 9. 2006., p.1.

11 Postupak izmjene konferencijskog sustava pokrenut je i u velikom broju najznačajnijih trgovačkih partnera EU (SAD-u, Kini, Japanu i Australiji) ali u ni jednoj od spomenutih država linijske konferencije još nisu zabranjene. Vidi Fabrizio Benini, Carsten Berming, Milestones in maritime transport: EU and exemptions, *Competition Policy Newsletter*, No. 1., spring 2007., p.20-22.

12 http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal_06082004.pdf.

13 Stranke koje sudjeluju u konzultacijama kod donošenja zakonodavstva Zajednice često se u žargonu EZ-a nazivaju *stakeholders* što se doslovno prevodi kao "treće osobe kojima je povjeren novac kod oklade", v. Željko Bujas, *Veliki englesko-hrvatski rječnik*, Četvrto izdanje, Nakladni zavod Globus, Zagreb, 2005., str. 854. U kontekstu poduzetnika i njihovih udruženja koji sudjeluju u konzultacijama kod donošenja zakonodavstva EZ smatramo da je prikladniji prijevod pojma *stakeholders* "zainteresirane stranke" koji smo koristili u ovom radu.

14 Pojam koluzija (lat. *colludere*, engl. *collusion*) prevodi se kao šurovati s kim, biti u tajnom dogovoru. Vidi Željko Klajić, *Rječnik stranih riječi*, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1984. god., str. 709.

natjecanja ili ograničavaju opskrbu kapacitetom tj. povlače kapacitet. Zbog toga Komisija smatra kako novi sustav razmjene podataka među linijskim prijevoznicima mora biti u skladu s pravilima o tržišnom natjecanju EZ-a te praksom europskih sudova i Europske komisije o razmjenjivanju podataka među konkurentima. U tom smislu, Komisija je najavila donošenje smjernica o primjeni čl. 81. UEZ-a na usluge prijevoza morem, prije stupanja na snagu odredbi o ukidanju linijskih konferencija, kako bi prijevoznicima olakšala ocjenjivanje jesu li njihovi sporazumi usklađeni s čl. 81. UEZ-a.

U ožujku 2005. godine ELAA je nadopunila Izvorni prijedlog tako što je podnijela temeljitu ocjenu njegove usklađenosti s kriterijima iz čl. 81. UEZ-a (*ELAA Article 81 EC Assessment*).¹⁵ Druge zainteresirane stranke iznijele su svoja stajališta o prijedlogu ELAA i njegovoj nadopuni.¹⁶ To su prije svega uradili krcatelji udruženi u Vijeće europskih krcatelja (European Shippers Council, dalje: ESC)¹⁷ koji su isticali da prijedlog nije ništa drugo nego pokušaj zadržavanja statusa quo tj. pokušaj rekartelizacije industrije linijskog prijevoza te kako isti ne ispunjava uvjete za izuzimanje iz čl. 81. st. 3. UEZ-a. Stručni konzultant Global Insight,¹⁸ u svom izvješću izrađenom za Komisijinu Opću upravu za tržišno natjecanje (*Directorate General for Competition, dalje: DG Competition*), također je naveo kako određeni dijelovi prijedloga ELAA za uvođenje sustava razmjene podataka među linijskim prijevoznicima, osobito predloženi način prikupljanja i razmjene podataka, povećavaju vjerojatnost tajnog dogovaranja prijevoznika.

Uzevši u obzir kritike zainteresiranih stranaka ELAA je u lipnju 2006. godine dostavila Komisiji izmijenjeni prijedlog (*Revised ELAA Proposal*) u kojem je odustala od nekih zahtjeva na koje je stavljen najveći broj primjedbi korisnika prijevoza.

Cilj ovog rada je razmatranje i kritička analiza prijedloga ELAA u svezi s modalitetima suradnje linijskih prijevoznika nakon ukidanja konferencijskog sustava te stavova koji su u odnosu na te prijedloge zauzeli krcatelji i Komisija s posebnim

15 <http://ec.europs.eu/comm/competition/antitrust/review/elaa/proposal.pdf>

16 To su slijedeće zainteresirane stranke: Danish Competition Authority, Danish Maritime Authority, Danish Ministry of Economic and Business Affairs, European Association for forwarding, transport, logistic and customers services (CLECAT), Intertanko, Holman, Fenwick & Willian, Global Shippers' Forum (GSF), Japanese Shipowners' Association (JSA), Spanish Association for Defence of Competition (AEDC), Torvald Klaveness Group, CMS Hasche Single, Hellenic Republic- Ministry of mercantile marine, the Aegean & island, Armateurs de France (The French shipowner's association), International Chamber of Shipping.

Kako bi razmatranje stajališta svih zainteresiranih strana uvelike premašilo predviđeni opseg ovog rada ograničili smo se na razmatranje stajališta prijevoznika (čije interese zastupa ELAA) i krcatelja (koje predstavlja ESC) koja su u dijametralno suprotna te na ocjenjivanje argumentacije koju su iznijele ta dvije suprotstavljene strane.

17 ESC zastupa interese oko 100.000 europskih tvrtki uvoznica i izvoznica.

18 Vidi Global Insight, Institute of Shipping Economics, Policy and Logistics and the Workgroup for Infrastructure of the Berlin University of Tehnology, *The Application of Competition Rules to Liner Shipping*, Final Report to DG Competition.

http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/shipping_report_26102005.pdf

naglaskom na Nacrt smjernica o primjeni članka 81. UEZ-a na usluge pomorskog prijevoza.

2. PRIJEDLOG ELAA IZ KOLOVOZA 2004. GODINE

Prijedlogom se zahtijeva da se linijskim prijevoznicima omogućiti, u okviru sustava razmjene podataka, provođenje slijedećih aktivnosti koje bi bile izuzete od primjene čl. 81.st.1. UEZ-a:

- razmjenjivanje podataka i raspravljanje o skupnim podacima (*aggregated information*)¹⁹ o upotrebi kapaciteta²⁰ i veličini tržišta koji se odnose na određeni pravac trgovinske razmjene i određenu regiju/zonu prema određenoj regiji/zoni (podaci će se prikupljati s odgodom od mjesec dana);
- razmjenjivanje, komentiranje i ocjenjivanje podataka o trgovinskom kretanju robe prema određenom pravcu trgovinske razmjene (temelji se na podacima prikupljenim s odgodom od mjesec dana);
- komentiranje i ocjenjivanje skupnih podataka o ponudi i potražnji prema trgovinskom pravcu i vrsti robe te objavljivanje prognoze buduće potražnje prema trgovinskom pravcu i vrsti robe;
- dostavljanje svakoj prijevoznicičkoj liniji podataka o njezinom tržišnom udjelu na određenom trgovinskom pravcu, regiji i luci (podaci će se prikupljati s odgodom od mjesec dana);
- određivanje indeksa cijene koji bi se razlikovao prema vrsti kontejnera (s hlađenjem, suhi) i/ili trgovinskom pravcu (podaci će se prikupljati s tromjesečnom odgodom i bit će dostupni za javnost);
- određivanje pomoćnih i dodatnih naknada na temelju javno dostupne i transparentne formule, detalji koje će se naknadno dogovoriti s krcateljima.

Sustav razmjene podataka funkcionirao bi na način da bi prijevoznici, koji obavljaju usluge linijskog prijevoza na određenom trgovinskom pravcu, dostavljali

19 Riječ je o podacima koje nije moguće individualizirati odnosno koji ne omogućuju prepoznavanje na kojeg se poduzetnika odnose jer se daju podaci za cijelu skupinu poduzetnika. Smatra se da je razmjena podataka koji se mogu individualizirati opasnija u smislu narušavanja tržišne utakmice od razmjene podataka koji ne omogućuju prepoznavanje na kojega se poduzetnika odnose.

20 Kapacitet broda je veličina koja određuje iskoristljivost broda. Količinski kapacitet broda u putničkom brodarstvu određen je brojem putničkih mjesta (kreveta, vozila), a u teretnom brodarstvu tonama nosivosti (dwt), kubičnim metrima (kapacitet za bale; kapacitet za žito), neto-tonažom ili brojem standardnih jedinica tereta (primjerice kontejnera, TEU). Kapacitet broda određen tonama nosivosti naziva se nosivost broda (deadweight capacity-dwt), a obujmom korisna prostornost broda (cubic capacity-m³) (...). V. *Pomorski leksikon*, Leksikografski zavod, Zagreb, 1990. god., str.342.

podatke iz teretnica²¹ i podatke o ukrcajima brodova i njihovom kapacitetu jednom ili više industrijskih tijela ili udruženja (*industry bodies or agreements*) koja bi se osnivala za svaki pravac trgovinske razmjene.²² Podaci bi se sortirali prema pojedinim pravcima trgovinske razmjene i prema određenim lukama između kojih se obavlja linijski prijevoz. Podacima dobivenim od prijevoznika nadležno bi gransko tijelo pridodalo tzv. “makro podatke”, tj. lučke i trgovinske statistike koje potječu iz različitih izvora, uključujući i izvješća stručnih konzultanata. Zatim bi ulazne podatke spojilo i obradilo, kako bi se onemogućilo da prijevozni poduzetnici otkriju podatke koji se odnose na njihove izravne konkurente (prijevoznike koji sudjeluju u trgovinskoj razmjeni na istom prometnom pravcu). Obradeni (izlazni) podaci potom bi se prosljedili (ovisno o vrsti podataka) ili direktno pojedinom prijevozniku i/ili trgovinskom odboru (*trade committee*) sastavljenom od predstavnika prijevozničkih linija koje sudjeluju u razmjeni podataka, a koji bi dobivene podatke interpretirali i o njima raspravljali.²³ Prema predviđenom sustavu razmjene podataka izlazni podaci bi obuhvaćali: prognozu buduće ponude kapaciteta i prognozu budućih trgovinskih kretanja za pojedinu vrstu robe, prognozu buduće potražnje za prijevoznim uslugama, tržišne udjele linijskih prijevoznika, indeks cijene i formulu za pomoćne i dodatne naknade. Ti podaci bit će predmet našeg razmatranja u nastavku rada.

2.1. Prognoza buduće upotrebe kapaciteta (*capacity utilization*)

Prvi element predviđenog sustava razmjene podataka odnosi se na razmjenjivanje podataka i raspravljanje o skupnim podacima o upotrebi kapaciteta i veličini tržišta koji se odnose na određeni trgovinski pravac i određenu regiju/zonu prema određenoj regiji/zoni. Prijedlogom je predviđeno razmjenjivanje podataka s odgodom od mjesec dana. Izlazni će se podaci dostavljati trgovinskim odborima i svakom prijevozniku koji sudjeluje u razmjenjivanju podataka jednom mjesečno.²⁴ Svakom prijevozniku dostavit

21 Prema prijedlogu ELAA iz teretnica bi se uzimali podaci o luci ukrcaja i iskrcaja, količini i svojstvima tereta, krcatelju, primatelju i cijeni.

22 Ta se tijela u prijedlogu ELAA slikovito nazivaju crnom kutijom (*black box*) aludirajući na njihovu obvezu čuvanja tajnosti podataka koji se odnose na poslovanje pojedinog linijskog prijevoznika. Prijedlogom ELAA predviđa se donošenje posebnih pravila kojima će se osigurati neovisnost industrijskih udruženja tako što će se njima propisati način donošenja odluka i način financiranja tih tijela.

23 Niti jedan prijevoznik ni njegov zaposlenik neće imati pristup individualnim podacima koje konkurentski linijski prijevoznici dostavljaju nadležnom industrijskom tijelu, a trgovinskim odborima dostavljat će se obradeni (skupni) podaci.

24 ELAA smatra kako je vrijeme odgode od mjesec dana dovoljno dugo kako bi se podaci, koji se razmjenjuju mogli smatrati prošlima, ali i nužno za plodonosnu raspravu o ponudi i potražnji u linijskom prijevozu. Polazna točka za utvrđivanje jesu li određeni izlazni podaci dovoljno stari tako da njihovo razmjenjivanje među konkurentima ne bi narušavalo tržišnu utakmicu je utvrđivanje trajanja putovanja na konkretnom prometnom pravcu. Kružno

će se i podaci o ukupnoj količini tereta koji je prevezao i o upotrebi kapaciteta kojim raspolaže. Trgovinski odbori raspravljat će o dobivenim podacima kako bi utvrdili zakonitosti konkretnog tržišta. Zaključci rasprave objavit će se u izvješću. ELAA tvrdi kako se rasprava nikada neće voditi o pitanjima koja se tiču poslovne politike pojedine brodarske linije (kao što su investicije, razmještanje flote i sl.) nego samo o skupnim podacima temeljem kojih se mogu utvrditi zakonitosti tržišta i predvidjeti njegova buduća kretanja. Kao opravdanje za razmjenu podataka o upotrebi kapaciteta i veličini tržišta ELAA navodi dva razloga. Prvo, ona će omogućiti prijevoznicima donošenje boljih poslovnih odluka (koliko brodova postaviti na određenom trgovinskom pravcu, kolikog kapaciteta i sl.). Kao drugo, linijski prijevoznici moći će bolje razumjeti i predvidjeti buduća kretanja ponude i potražnje i tome prilagoditi svoje poslovne aktivnosti, što će osigurati stabilnosti ponude brodskog prostora za prijevoz tereta u linijskoj plovidbi.

2.2. Prognoza budućih trgovinskih kretanja robe (*commodity developments*)

Drugi element predviđenog sustava razmjene podataka odnosi se na razmjenu podataka, raspravljanje i procjenu robnih kretanja na određenom pravcu trgovinske razmjene koja se zasniva na podacima prikupljenim s odgodom od mjesec dana. Prijevoznici će dostavljati podatke o količinama različite vrste robe prevezene na određenom trgovinskom pravcu nadležnom granskom tijelu (tijelima). ELAA je u prijedlogu navela kako pojedine vrste robe zahtijevaju upotrebu različite opreme, odnosno različite vrste kontejnera²⁵ i druge specifične brodske opreme. Kao opravdanje za razmjenjivanje podataka u svezi s trgovinskim kretanjima robe ELAA ističe da ono omogućuje linijskim prijevoznicima bolje procjenjivanje trgovinskih zakonitosti zbog

putovanje na pravcima trgovinske razmjene s EU traje između 56 i 63 dana (što je znatno dulje od mjesec dana), ovisno o konkretnom pravcu trgovinske razmjene. Jednom kad brod isplovi iz luke nepopunjeni kapacitet je propao, tzv. propadljivost kapaciteta (*perishability of supply*). Postupak promjene plovidbenog reda na određenom trgovinskom pravcu je sljedeći: sama odluka može se donijeti za vrijeme od 2-4 tjedna, dok je za obavještanje korisnika usluge potrebno još dodatna 4 tjedna, nakon čega je dodatnih 4-6 tjedana potrebno za provedbu te odluke. ELAA zbog toga smatra kako je podatke potrebno dostaviti što je prije moguće kako bi se osigurala učinkovitost odluka, a podaci stari maksimalno mjesec dana omogućit će korištenje razmjene podataka za donošenje odluka o kapacitetu. ELAA je nadalje navela kako je prema postojećem režimu relevantan period od tjedan dana za dostavu podataka o iskorištenosti kapaciteta članova konferencije. Vidi *Original Proposal ELAA*, p. 9.

25 Tako je, primjerice za prijevoz luka potrebno osigurati kontejnere čija je stranica koja se nalazi na vrhu kontejnera otvorena, za prijevoz kave potrebni su kontejneri s ventilacijom, za prijevoz igračaka kontejneri duljine 45 stopa, a ta prijevoz komada izlivenih kovina kontejneri upola manje visine od standarda. Vidi *ELAA Original Proposal*, p. 9.

čega je raspolaganje ovom vrstom podataka nužno za donošenje ispravnih odluka o investicijama u opremu potrebnu za obavljanje linijskog prijevoza.²⁶

2.3. Objavljivanje prognoze buduće potražnje (*future demand*)

Prikupljanje informacija o prethodna dva elementa omogućit će linijskim prijevoznicima raspravu i procjenu ukupne ponude i potražnje za uslugama linijskog prijevoza prema trgovinskom pravcu, odnosno vrsti robe. Prognoza buduće potražnje objavit će se, pa će biti dostupna i krcateljima. Takva praksa dosad nije postojala, a podaci o prognozi buduće ponude i potražnje kojima su raspolagale linijske konferencije bili su dostupni samo članovima konferencije, dok su njihovim klijentima (krcateljima) oni bili nedostupni, stoga ELAA smatra da će novi sustav povećati transparentnost tržišta.²⁷

2.4. Tržišni udjeli (*market shares*)

Prijevoznicima će se dostaviti podaci o njihovim tržišnim udjelima prema trgovinskom pravcu, regiji i luci (*own market share by trade, region and port*).²⁸ Riječ je o podacima prikupljenim s odgodom od mjesec dana. ELAA tvrdi kako podaci o tržišnim udjelima neće biti predmet rasprave linijskih prijevoznika u trgovinskom odborima, a ti podaci omogućit će prijevoznicima praćenje uspješnosti vlastitog rada, prilagođavanje potrebama tržišta i donošenje boljih poslovnih odluka, što je preduvjet stabilnosti ponude usluga linijskog prijevoza. ELAA je također istaknula kako su tržišni udjeli prijevoznika već dulje vrijeme dostupni javnosti u trgovinama s SAD-om i da to nije utjecalo na natjecanje na tom tržištu.

2.5. Indeks cijene (*price index*)

Četvrti element sustava razmjene podataka odnosi se na određivanje indeksa cijene koji bi se razlikovao prema vrsti opreme (s hlađenjem, suha) i/ili trgovinskom pravcu (podaci će se prikupljati s tromjesečnom odgodom i bit će dostupni za javnost). Indeks cijene zasnivat će se na podacima koji se odnose na konkretno mjesto i ugovorenu cijenu

26 ELAA je navela kako se ova vrsta informacija, koje se pribavljaju iz teretnice, već razmjenjuje u trgovinama s SAD-om. *Ibidem*, str.9.

27 Dok će na kompetitivnim tržištima transparentnost pospješiti tržišnu utakmicu, na koncentriranim oligopolističkim tržištima ona može omogućiti konkurentima da otkriju tržišne pozicije i strategije drugih i na taj način znatno narušiti natjecanje među njima.

28 Prijevoznicima se neće dostavljati podaci o tržišnim udjelima njihovih konkurenata.

(bez navođenja podataka o identitetu stranaka) i on će biti pokazatelj kretanja cijena korištenja opreme na određenom tržištu. ELAA tvrdi kako indeks cijene neće otkriti podatke o vozarima pojedinog prijevoznika već samo skupne podatke koji se izvedu iz prosječne vozarine prema TEU²⁹ na određenom trgovinskom pravcu. Nadalje, ističe kako on ni na koji način neće olakšati tajno dogovaranje linijskih prijevoznika, jer ni jednoj liniji neće biti poznati podaci o vozarinama drugih linija. ELAA također navodi kako će indeks cijene, u kombinaciji s podacima o upotrebi kapaciteta, omogućiti donošenje boljih poslovnih odluka o investiranju u nove brodove. ELAA smatra da visina vozarine i iskorištenost kapaciteta nisu uvijek usklađene zbog čega je potrebno uvođenje indeksa cijene kao dodatne varijable koja će pomoći prijevoznicima da na temelju podataka o kretanju vozarina u prošlosti, donesu bolje poslovne odluke o investiranju u nove brodove. To će pridonijeti stabilnosti ponude usluga linijskog prijevoza. Prijedlogom ELAA predviđena je transparentnost indeksa cijene koji će biti dostupan trgovinskim odborima, prijevoznicima i krcateljima.

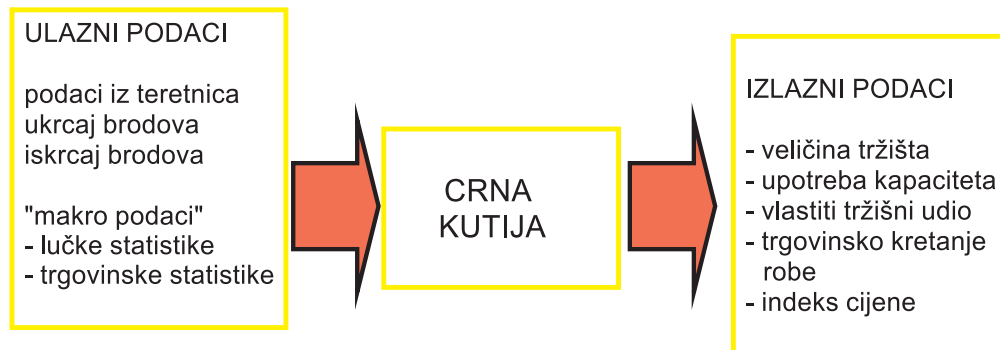
2.6. Zajednička formula za pomoćne i dodatne naknade (*common formula for ancillary charges and surcharges*)

Kao posljednji element sustava razmjene podataka ELAA predlaže određivanje pomoćnih i dodatnih naknada³⁰ na temelju javno dostupne i transparentne formule,

29 Za kontejner (ili drugo sredstvo u kojem se nalazi roba za prijevoz) duljine 20 stopa uobičajeno se koristi kratica TEU, prema engl. *Twenty Foot Equivalent Unit*.

30 Oceanska tarifa oduvijek je bila odvojena od naknada za dodatne troškove koje je prijevoznik imao u svezi s prijevozom morem, u čijem namirenju treba sudjelovati i strana tereta i koje u pravilu nisu bile pod kontrolom konferencija, iako čine dio tarifa. Za te vrste naknada uobičajio se naziv doplaci na vozarinu (engl. *surcharges*). Postoje dvije vrste takvih naknada koje nazivaju dodatnim i pomoćnim naknadama (engl. *surcharges and ancillary charges*). Dodatne naknade naplaćuju se radi pokrivanja troškova koji mogu nastati uslijed pojave nepredviđenih događaja, na primjer: *Bunker Adjustment Factor* (ispravljajući koeficijent za troškove bunkera, dalje: BAFs), *Currency Adjustment Factor* (ispravljajući tečajni koeficijent, dalje: CAFs), *Congestion Surcharge* plaća se kada je ugovorena luka zakrčena, pa se mogu pojaviti dodatni troškovi u obliku naknada lučkim vlastima ili/i drugim pružateljima usluga, *War Risk Surcharge* predstavlja pokriće koje se ponekad ugovara odvojeno od osiguranja trupa i tereta i određuje se posebno za svako putovanje u luke koje se smatraju ratnim zonama. Za razliku od toga pomoćne naknade dodatna su plaćanja povezana s obavljanjem operacija premještanja kontejnera koje se smatraju pomoćnim uslugama (*ancillary services*) s obzirom na usluge koje pružaju brodarske linije. To su, primjerice: *Extra charges for terminal handling* (naknade za rukovanje teretom na terminalima, dalje: THCs), *Less-than-container-load-service charges* (naknade za ukrcavanje tereta koji nije kontejnerski, dalje: LCLSCs), *Demurrage cost* (naknada za ležarinu koja se naplaćuje za zadržavanje prijevoznikovih kontejnera ili kutija iznad ugovorenog vremena), *Detention charges* (naknada za zadržavanje tereta ili/i opreme iznad vremena ugovorenog za preuzimanje tereta u luci, terminalu ili kontejnerskoj stanici), itd. Vidi Jason Chuah, *Liner conferences in EU and proposed review of EC Regulation 4056/86*, *Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2005, p. 207-233, osobito p. 215, Božena Bulum, *Pravo tržišnog natjecanja EZ i linijske konferencije*, *Pomorsko poredbeno pravo*, broj 161 (2007), str. 243-295., osobito str. 260.

detalji koje bi se naknadno dogovorili s krcateljima. Formula bi se temeljila na načelu prenošenja troškova koje su prijevoznici imali za podmirenje tih naknada na korisnike prijevoza.³¹ ELAA ističe kako je zajednička formula za određivanje dodatnih i pomoćnih naknada nužna jer bi pojedinačno ugovaranje visine tih naknada (bilo da je riječ o ugovaranju od strane prijevoznika ili korisnika prijevoza) prouzročilo nesigurnost u svezi s njihovom visinom.



Slika 1. Shematski prikaz sustava razmjene podataka prema *Izvornom prijedlogu ELAA od 6. kolovoza 2004. godine*, str.7. (modificiran od strane autorice)

2.7. Ocjena usklađenosti prijedloga s kriterijima iz čl. 81. st. 1. UEZ-a

ELAA je u ožujku 2005. godine podnijela Komisiji, na njen zahtjev, dopunu Izvornog prijedloga koja sadržava ocjenu usklađenosti Izvornog prijedloga s kriterijima propisanim čl. 81. st. 1. UEZ-a. U dopuni Izvornog prijedloga navodi se kako je nizom odluka europskih sudova potvrđeno da razmjena skupnih i prošlih podataka o poslovanju poduzetnika nije ograničavajuća za tržišno natjecanje te se zbog toga na nju ne primjenjuje čl.81. st.1. UEZ-a.³² Kao dodatni argument opravdanosti sustava razmjene podataka ELAA navodi da je Komisija i sama već ranije uvidjela potrebu raspravljanja o budućoj potražnji i donošenja neobvezujućih preporuka o tome kako

31 Tijekom procesa izmjene Uredbe 4056/86 pokazalo se kako je pitanje određivanja visine pomoćnih i dodatnih naknada sporno među zainteresiranim strankama. Krcatelji su isticali kako prijevoznici naplaćuju mnogo veće iznose tih naknada nego što iznose njihovi stvarni troškovi.

32 Vidi odluku Prvostupanskog suda u predmetu *John Deere v Commission*, T-35/92 (1994) ECR II-961, potvrđenu od strane Suda EZ-a odlukom C-7/95 P (1998) ECR I-3111, odluku Prvostupanskog suda u predmetu *Fiatagri and New Holland v Commission*, T-34/92 (1994) ECR II-909 potvrđenu odlukom Suda EZ-a u predmetu C-8/95 P (1998) ECR I-3198 i Komisijinu odluku u predmetu *UK Agricultural Tractor Registration Exchange*, No 92/157/EEC u slučaju IV/31.370, OJ L 68, 13.3.1992., p.19.

na najbolji način prilagoditi ponudu potražnji na tržištima koja su podložna cikličkim promjenama cijena.³³

ELAA je, pozivajući se na podatke iz različitih studija,³⁴ navela da industrija linijskog prijevoza ima specifična obilježja zbog kojih je potrebno donijeti poseban pravni instrument za tu gospodarsku granu koji će omogućiti njeno efikasno funkcioniranje i osiguravanje stabilne ponude linijskih prijevoznih usluga koja je potrebna europskom gospodarstvu. ELAA je svjesna kako će se na određene dijelove njezinoga prijedloga primjenjivati čl. 81. st. 1. UEZ-a, ali smatra da oni ispunjavaju sva četiri kumulativna uvjeta iz čl. 81. st. 3. UEZ-a pa se, sukladno tomu, mogu izuzeti od primjene čl. 81. st. 1. UEZ-a. To se odnosi na :

- indeks cijene i zajedničku formulu za određivanje dodatnih i pomoćnih naknada koje proizvode pozitivne gospodarske učinke, a koji se prenose na potrošače u obliku jeftinijih i pouzdanijih prijevoznih usluga;
- svi elementi prijedloga ELAA za razmjenu podataka, po mišljenju ELAA, neophodni su za ostvarivanje tehničkih i gospodarskih unaprjeđenja. ELAA tvrdi da su se podaci koje su prikupljali neovisni izvori pokazali nepouzdanima, te se na njima ne mogu temeljiti odluke o investicijama linijskih prijevoznika;
- predloženi sustav neće dovesti do ograničavanja tržišnog natjecanja što proizlazi iz studija stručnih konzultanata koje je ELAA dala izraditi. Studije prema tumačenju ELAA pokazuju kako linijski prijevoz, kad se izuzme određivanje cijena, nije sklon koluziji, pa prema tome ne postoji opasnost od uklanjanja tržišnog natjecanja na bilo kojem značajnijem tržištu usluga linijskog prijevoza morem zbog uvođenja predloženog sustava razmjene podataka.

2.8. Komentar ESC na prijedlog novog regulatornog okvira linijskog prijevoza³⁵

ESC je naveo kako je predloženi sustav razmjene podataka vrlo sličan tzv. raspravnim sporazumima (*discussion agreements*)³⁶ predviđenim Shipping Act-om

33 To proizlazi iz Komisijine obavijesti u slučaju *European Wastepaper Information Service*, vidi Commission Notice pursuant to Article 19 (3) Regulation 17/62, *European Wastepaper Information Service* (1987) OJ C 399/7. Karakteristika tržišta linijskog prijevoza robe morem su cikličke promjene cijena pružanja usluga tj. cikličke promjene vozarina.

34 Osobito na studiju Charles River Associates (CRA) pod nazivom "*Competitive Impacts of Information Exchange*", http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/note_on_information_exchange_en.pdf.

35 http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/liner_shipping_v3.pdf.

36 Oni za razliku od konferencijskih sporazuma koji određuju zajedničke vozarinske stavove za određenu vrstu robe osiguravaju forum za svoje članova radi raspravljanja o uvjetima trgovine. Prema pravu SAD-a prijevoznici temeljem tih sporazuma mogu prikupljati i razmjenjivati različite informacije o tržištu, raspravljati o cijenama

SAD-a iz 1984. godine. Iako se konferencijski sporazumi i raspravni sporazumi znatno razlikuju ESC smatra kako su i jedni i drugi oblici usklađenog djelovanja prijevoznika na štetu korisnika prijevoza, zbog čega se ESC već izrazio svoje nezadovoljstvo u svezi s unošenjem raspravnih sporazuma u pravo EZ-a. Sukladno tomu, ESC se protivi i predloženom sustavu razmjene podataka. Ona smatra kako će se njime omogućiti usklađeno djelovanje prijevoznika koje će dovesti do smanjenja ponude i povećanja cijena usluga linijskog prijevoza.

ESC je također naveo kako nije potrebna zamjena za skupno izuzeće za linijske konferencije u trenutku kada ono bude stavljeno izvan snage. Primjenom Uredbe o skupnom izuzeću za konzorcije³⁷ moći će se ostvariti cilj koji ELAA navodi kao razlog uvođenja novog skupnog izuzeća, a to je stabilnost ponude brodskog prostora. Nadalje, ELAA stalno ističe da prijevoznicima nije cilj unutar trgovinskih odbora ujednačavati cijene usluga na temelju rezultata koji proizidu iz sustava razmjene podataka, već da je njihov cilj razmjeno podataka poboljšati odluke o razmještanju kapaciteta i investicijama. Taj cilj može se ostvariti i putem sporazuma o konzorcijima pomorskih prijevoznika čija je najveća prednost sposobnost prilagođavanja kapaciteta promjenama na tržištu. ESC smatra da zbog toga nema potrebe za predloženim sustavom razmjene podataka. ESC zaključuje da je cilj prijedloga ELAA omogućivanje koluzije, odnosno tajnog upravljanja ponudom usluga međunarodnog linijskog prijevoza robe (sukladno tome i cijenama tih usluga) putem kratkoročnog i dugoročnog planiranja upotrebe kapaciteta, čime se nastoji zadržati status quo.

ESC tvrdi kako se prijedlogom ELAA na više načina krši odredba čl. 81. st. 1 UEZ-a:

- čl. 81. bit će povrijeđen zbog postojećeg rizika prikrivene koluzije koji će uslijediti nakon prethodnog razdoblja izričite koluzije putem konferencijskih sporazuma, jer i dalje neće postojati element nesigurnosti i tajnosti poslovnih odluka konkurenata;

usluga, standardiziranim dodacima vozarinskim stavovima te drugim uvjetima obavljanja usluga. Iako vozarine određene raspravnim sporazumima nisu obvezujuće u praksi ih se veliki broj njihovih članova pridržava. Ocean Shipping Reform Act-om iz 1998. godine predviđena je mogućnost da se u okviru "raspravnih sporazuma" donesu dobrovoljne smjernice o minimalnim vozarinskim stavovima za pojedinu vrstu robe, dodatnim naknadama i drugim specifičnim naknadama koje bi se primjenjivale na ugovore koje sklapaju njihovi članovi. V. Božena Bulum, Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i linijske konferencije, *o.c.* bilješka 30, str. 243-295., osobito str. 276.

37 Konzorcij pomorskih prijevoznika je sporazum između dva ili više prijevoznika koji pružaju međunarodne usluge linijskog prijevoza, isključivo za prijevoz tereta, uglavnom u kontejnerima, koji se odnosi na jedan ili više putovanja, a kojeg je cilj ostvarenje suradnje kroz zajedničko obavljanje prijevozne usluge te koji unaprjeđuje uslugu koja bi, da nema konzorcija, bila pružena individualno od strane svakog član u svrhu racionalizacije poslovanja sklapanjem tehničkih, operativnih i/ili trgovačkih ugovora, uz iznimku utvrđivanja fiksnih cijena. Vidi Uredbu broj 823/2000, OJ L 100, 20.4.200, p.24, izmijenjenu Uredbom broj 463/2004, OJ L 77, 13.3.2004, p.23 i Uredbom 611/2005, OJ L 101, 21.4.2005., p.10.

- čak i kad bi se dopustilo razmjenjivanje trgovinski osjetljivih podataka (*commercially sensitive information*) koji mogu utjecati na tržišnu utakmicu jer se njihovom razmjenom otkriva buduća poslovna strategija konkurenata, ne bi trebalo dopustiti sastajanje i raspravljanje o razmijenjenim podacima ili o mogućim reakcijama konkretne industrijske grane ili pojedinog poduzetnika na te podatke (i ELAA je svjesna da se time krši čl. 81. st. 1. UEZ-a);
- korištenjem podataka o prošlim cijenama usluga linijskog prijevoza kako bi se utjecalo na buduće formiranje cijena tih usluga (putem indeksa cijene), koje bi inače svaki prijevoznik slobodno određivao, također se krši čl. 81. st. 1. UEZ-a.

ESC ističe kako pojedini elementi predloženog sustava razmjene podataka i sporazumi unutar trgovinskih odbora ne ispunjavaju kriterije potrebne za izuzimanje predviđene čl. 81. st. 3. UEZ-a :

- određivanje cijena, proizvodnih kvota te dijeljenje tržišta spadaju u osobito teška (*hard-core*) ograničenja tržišnog natjecanja koja ne zadovoljavaju kriterije za izuzimanje propisane odredbom čl. 81. st. 3. UEZ-a. Prema tome, razmjenjivanje podataka o kapacitetu i cijenama uključujući naknadno sastajanje konkurenata radi analize tih podataka (što predlaže ELAA) ima iste ciljeve kao i ograničenja tržišnog natjecanja koja proizlaze iz Uredbe 4056/86, zbog čega se ne može izuzeti od primjene čl. 81. st. 1. UEZ-a;
- čak i kad bi se uzelo da predloženi sustav razmjene podataka ispunjava prva dva pozitivna uvjeta čl. 81. st. 3., odnosno da je potreban za postizanje pozitivnih gospodarskih učinaka u smislu održavanja stabilne ponude prijevoznih usluga koja će se prenositi i na korisnike prijevoza jer će oni imati na raspolaganju pouzdane usluge linijskog prijevoza, predloženi sustav nikako ne udovoljava dvama negativnim uvjetima čl. 81. st. 3. UEZ-a. Naime, sustav razmjene podataka nikako se ne može smatrati nužnim sredstvom za postizanje stabilne ponude usluga linijskog prijevoza, jer je ona osigurana suradnjom prijevoznika u sporazumima o konzorcijima. Isto tako, ELAA je istaknula kako je njezin cilj da se sustavom razmjene podataka obuhvati cjelokupna ponuda usluga međunarodnog linijskog prijevoza morem, što ukazuje na postojanje opasnosti da će natjecanje na tržištu tih usluga biti u potpunosti uklonjeno jer će se svi konkurenti ponašati usklađeno.

ESC smatra kako nije potrebno donošenje novog pravnog instrumenta koji bi zamijenio skupno izuzeće za linijske konferencije jer se isti cilj, stabilnost ponude linijskih prijevoznih usluga može postići i manje restriktivnim sredstvima od onih koji predlaže ELAA, a to su sporazumi o konzorcijima. Tržišne statistike i ostali podaci koji su prijevoznicima potrebni za donošenje individualnih poslovnih odluka o

raspoređivanju postojećeg kapaciteta i investicijama u nove brodove mogu se na mnogo lakši način dobiti putem specijaliziranih časopisa, web-stranica³⁸ i konzultantskih tvrtki, pa nije neophodno da linijski prijevoznici sami prikupljaju i obrađuju podatke kao što tvrdi ELAA.

3. IZMIJENJENI PRIJEDLOG ELAA I KOMENTARI ESC

U Izmijenjenom prijedlogu iz lipnja 2006. godine³⁹ ELAA je odustala od nekih stavki koji je predviđao prethodni prijedlog, a na koje je stavljen najveći broj primjedbi korisnika prijevoza, Komisije i stručnih konzultanata. Tako se u potpunosti odustalo od određivanja tržišnih udjela prijevoznika ne mjerodavnim tržištima, tj. određenim pravcima trgovinske razmjene i od određivanja dodatnih i pomoćnih pristojbi na temelju jedinstvene formule. Nadalje, indeks cijene, prema Izmijenjenom prijedlogu ELAA određivao bi se samo prema pravcu trgovinske razmjene, a ne i prema vrsti kontejnera koji se koriste (suhi, s hlađenjem), dok se kod razmjene podataka o kretanju robe na određenom trgovinskom pravcu podaci neće prikupljati prema vrsti robe nego samo prema vrsti kontejnera koji se koriste za prijevoz robe. Jednako tako, kod predviđanja buduće potražnje za brodskim prostorom prognoze će se raditi samo prema određenom trgovinskom pravcu, a ne i prema vrstama robe kao što je predviđao prijašnji prijedlog. Razmjenjivanje podataka o upotrebi kapaciteta i veličini tržišta vršiti će se prema trgovinskom pravcu, ali i prema parovima luka na koje se podaci odnose.

Prema Izmijenjenom prijedlogu sustav razmjene podataka između linijskih prijevoznika sastojao bi se od sedam stupnjeva. ESC je imao primjedbe na svaki od njih.

3.1. Prvi stupanj- prikupljanje podataka

Prijevoznici će jednom mjesečno neovisnom tijelu za prikupljanje i obradu podataka (*independent data service*, dalje: IDS)⁴⁰ dostavljati podatke o ukupnim količinama ukrasnog tereta (tj. TEU ukracajima) podijeljene prema veličini i vrsti kontejnera (20 ili 40 stopa, suhi ili s hlađenjem), trgovinskom pravcu i parovima luka na koje

38 Kao primjer ESC navodi Containerisation International, v. <http://ci-onlina.co.uk/info/whatis.asp>

39 http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/rev.elaa_prop.pdf.

40 Izmijenjenim prijedlogom ELAA predviđeno je da IDS bude potpuno neovisna skupina analitičara koji će raditi na temelju ugovora s Udruženjem linijskih prijevoznika i čiji će zadatak biti formiranje i održavanje baze podataka, provjera točnosti prikupljenih podataka te primjena zaštitnih mehanizama kako bi se onemogućila njihova individualizacija.

se odnose. Razmjenu podataka prema trgovinskom pravcu i prema parovima luka prijevoznici smatraju neophodnom za nadziranje promjena u potražnji za uslugama linijskog prijevoza robe morem do kojih dolazi, primjerice uslijed premještanja tvorničkih postrojenja, pa je potrebno unaprijed planirati koliki kapacitet rasporediti na pojedinom trgovinskom pravcu, koju vrstu kontejnera i sl. Podatke o količinama ukrcanog tereta prijevoznici će dostavljati IDS-u jednom mjesečno, a odnositi će se na sve pošiljke ukrcane tog mjeseca. Međutim, kad se uzme u obzir ukupno vrijeme trajanja putovanja (uključujući i trajanje predukrcajnog i postukrcajnog razdoblja) i vrijeme potrebno za sređivanje podataka, podaci dostavljeni IDS-u bit će stari najmanje osam tjedana, dok će na nekim prijevoznim pravcima, zbog dužine trajanja putovanja, podaci dostavljati s dodatnom odgodom od jedan do dva tjedna.

Nadalje, prijevoznici će IDS-u dostavljati podatke o sadašnjoj i prognozi buduće upotrebe kapaciteta. Podaci će se odnositi na upotrebu slotova na kontejnerskim brodovima prema trgovinskom pravcu, a ne i prema parovima luka, kao kod podataka o količini ukrcanog tereta. Podaci o upotrebi slotova dostavljat će se jednom mjesečno, istodobno s podacima o količinama ukrcanog tereta. Radit će se o podacima starim minimalno osam tjedana, dok će se podaci o prognozi buduće upotrebe (ponude) kapaciteta dostavljati tromjesečno, za narednih osamnaest mjeseci. To će u praksi značiti da će prijevoznici koji sudjeluju u razmjeni podataka dobiti na uvid točan broj slotova koji će biti raspoređeni na svim pravcima trgovinske razmjene diljem svijeta tijekom narednih osamnaest mjeseci. ELAA je navela da je sve to nužno kako bi se osigurala stabilnost ponude brodskog prostora u linijskoj plovidbi. Naime, gradnja kontejnerskih brodova iznimno je skupa, zbog toga je potrebno dobro rasporediti brodski prostor kako se ne bi dogodilo da na nekim trgovinskim pravcima on bude neiskorišten, dok na drugim istodobno postoji manjak tog prostora.

Sudionici u razmjeni podataka dostaviti će IDS i podatke o troškovima proizročenim kolebanjima tečaja. Podaci će se dostavljati jednom godišnje prema trgovinskom pravcu i prema TEU.

3.2. Drugi stupanj - obrada podataka

Na temelju dobivenih ulaznih podataka IDS će izraditi sljedeća izvješća:

- mjesečno izvješće s podacima o ukupnim količinama ukrcanog tereta i upotrebi kapaciteta starim najmanje osam tjedana i indeksu cijena koji se odnosi na tromjesečno razdoblje, a koji se temelji na podacima starim najmanje tri mjeseca;

- tromjesečno izvješće s podacima o procjeni ukupne ponude brodskog prostora prema trgovinskom pravcu za narednih osamnaest mjeseci podijeljenim prema tromjesečjima. IDS neće izrađivati procjene buduće potražnje;
- godišnje izvješće o ukupnom postotku troškova pripisivih svakoj pojedinoj valuti prema trgovinskom pravcu ili regiji i prema prevezenim TEU.

Izvješća moraju biti tako izrađena da niti jedan prijevoznik koji sudjeluje u razmjeni podataka, iz podataka koji su u njima sadržani, ne može otkriti podatke o drugom prijevozniku. To se može postići usvajanjem određenih sigurnosnih mehanizama. U Izmijenjenom prijedlogu ELAA navodi kako će IDS primjenjivati slijedeće sigurnosne mehanizme:

- moraju postojati najmanje četiri neovisna prijevoznika⁴¹ koji obavljaju prijevozne usluge u segmentu na koji se podaci odnose. Kod primjene ovog sigurnosnog mehanizma prijevoznici članovi konzorcija koji svojim članovima dopušta razmjenjivanje podataka o količinama prevezenog tereta i kapacitetu ne smatraju neovisnim prijevoznicima;
- zajednički tržišni udio⁴² tri najveća neovisna prijevoznika ne smije biti iznad 80%;
- na trgovinskim pravcima sjever-jug podaci o upotrebi kontejnera (od 20 ili 40 stopa, suhi ili s hlađenjem) biti će dostupni samo prema trgovinskom pravcu, a ne i prema parovima luka između kojih se odvija linijski prijevoz;
- na trgovinskim pravcima na kojima je ukupna količina prevezenog tereta u oba pravca manja od 150.000 TEU podaci se ili uopće neće razmjenjivati ili će se objediniti s podacima susjednog trgovinskog pravca;
- razmjenjivat će se podaci samo za one luke koje su u prethodnoj godini imale najmanje 500.000 ukrcaja i iskrcaja, pod uvjetom da se ne radi o tranzitnim lukama (luke čijih je 85% djelatnosti prekrćavanje tereta). Lukama s manjim brojem ukrcaja i iskrcaja biti će pridruženi podaci luka s istog zemljopisnog područja sve dok se ne postigne broj od 500.000 ukrcaja i iskrcaja.

41 ELAA se pozvala na Komisijino odobrenje sustava razmjene podataka u predmetu *UK Agricultural Tractor Registration Exchange* gdje je Komisija prihvatila pravilo o minimalnom broju od 3 opskrbljivača nužnom za prikupljanje i razmjenu trgovinski osjetljivih podataka. ELAA smatra da njezin prijedlog za razmjenjivanje podataka u linijskom prijevozu, kojim je predviđeno sudjelovanje minimalno četiri neovisna prijevoznika u razmjeni podataka, uz ostale sigurnosne mehanizme, osigurava da se na temelju prikupljenih podataka neće moći donijeti zaključak o podacima koji se odnose na pojedinog prijevoznika, te kako se predloženim sustavom razmjene podataka osigurava puno bolja zaštita individualnih podataka nego u predmetu *UK Agricultural Tractor Registration Exchange*. Vidi *supra*, bilješka 32.

42 Na temelju definiranog mjerodavnog tržišta proizvoda i mjerodavnog zemljopisnog tržišta moguće je izračunati udio poduzetnika na tržištu na način da se njegova proizvodnja ili prodaja stavi u odnos s proizvodnjom ili prodajom drugih poduzetnika na mjerodavnom tržištu. Kriterij utvrđivanja udjela na tržištu može biti ostvareni obim prodaje, vrijednost ostvarene prodaje ili proizvodni kapaciteti poduzetnika. Vidi Vedran Šoljan, *Vladajući položaj na tržištu i njegova zlouporaba u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice*, Ibis grafika, Zagreb, 2004. god., str. 259.

ESC je u svom odgovoru na Izmijenjeni prijedlog ELAA kao komentar na prvi i drugi stupanj predloženog sustava razmjene podataka *inter alia* naveo kako prikupljanje, obrađivanje i objavljivanje podataka od strane IDS ne predstavlja prijetnju tržišnom natjecanju, ako su podaci prikupljeni i objavljeni s dovoljnim vremenskim odmakom. ESC se zalaže za zabranu objavljivanja podataka o budućoj ponudi kapaciteta jer bi oni mogli biti objavljeni s isključivim ciljem zastrašivanja potencijalnih konkurenata koji namjeravaju ući na tržište usluga linijskog prijevoza.⁴³

3.3. Treći stupanj - analiza podataka

Istodobno s dostavljanjem podataka o količinama prevezenog tereta i upotrebi kapaciteta zajedno s tromjesečnom prognozom ponude kapaciteta prijevoznicima koji sudjeluju u razmjeni podataka,⁴⁴ IDS će iste podatke dostaviti i neovisnoj skupini stručnjaka radi njihove analize. To može biti sveučilište ili konzultantska tvrtka koja će se odabirati temeljem javnog natječaja. Stručnjaci će prije održavanja konzultacija prijevoznika i konzultacija cjelokupne industrije izraditi tromjesečno izvješće koje će sadržavati prognozu buduće ponude i potražnje prema trgovinskom pravcu za svako tromjesečje unutar slijedećih osamnaest mjeseci. Izvješće će se dostaviti svim članovima Udruženja linijskih prijevoznika (*Liner Shipping Association*) za trgovine za koje su oni dostavili podatke IDS-u te svakom drugom tko se na njega pretplati. Njihov je najvažniji zadatak analiza stanja potražnje brodskog prostora i njegovo uspoređivanje s podacima IDS-a o budućoj ponudi i s podacima o ponudi prijevoznika koji djeluju izvan sustava razmjene podataka, do kojih su došli prateći sve dostupne statističke podatke.⁴⁵

3.4. Četvrti stupanj – konzultacije

Predviđena su dva stupnja konzultacija kojih je cilj da se prijevoznici, korisnici prijevoza i druge zainteresirane stranke upoznaju s problemima s kojima se suočava industrija linijskog prijevoza morem, ali i budućim kretanjem ponude i potražnje za tom vrstom usluga.

a) Konzultacije prijevoznika

Izmijenjenim prijedlogom predviđeno je održavanje konzultacija prijevoznika svaka tri mjeseca (u iznimnim okolnostima kao što je prijetnja ratom ili u slučaju velikih

43 ESC navodi kako u posljednje tri godine od dana izrade njegovog komentara na Izmijenjeni prijedlog ELAA (30. lipnja 2006. godine), prema njegovim saznanjima, nije bilo značajnijih ulaza novih poduzetnika na najveća tržišta usluga linijskog prijevoza.

44 I drugim pravnim i fizičkim osobama koje se na njih pretplate.

45 Primjerice, podaci o potražnji usluga linijskog prijevoza za trgovine s SAD-om objavljuju se u *Journal of Commerce*.

štrajkova i sl., mogu se sastajati i češće) kako bi raspravljali o ponudi i potražnji na određenom tržištu. Sastanci će se održavati u okviru Udruženja linijskih prijevoznika.⁴⁶ Predviđeno je nekoliko zaštitnih mjera radi sprječavanja tajnog dogovaranja: sastanci će se održavati uz prisutnost predstavnika Udruženja linijskih prijevoznika i prema statutu tog udruženja, bit će prisutan i odvjetnik, a Opća uprava za tržišno natjecanje bit će unaprijed obaviještena o održavanju konzultacija i bit će joj dostavljeno pisano izvješće o održanom sastanku. Konzultacije prijevoznika predviđene su radi rasprave o slijedećim problemima: problemima specifičnim za određeno tržište i tehničkim pitanjima, sigurnosnoj zaštiti brodova, važnim događajima kao što su ratovi, štrajkovi, velika zakrčenja luka i prirodne katastrofe, odluke vlade u svezi s naprijed navedenim pitanjima i kretanju ponude i potražnje.

b) Industrijski forum

Nakon održanih konzultacija prijevoznika unutar Udruženja linijskih prijevoznika, prijevoznici će se potom sastati s ostalim predstavnicima industrije (tu se u prvom redu misli na krcatelje i špeditere, ali i druge zainteresirane strane) kako bi zajednički donijeli konačne zaključke o budućem kretanju ponude i potražnje.

Prema Izmijenjenom prijedlogu na sastancima prijevoznika, kao ni na industrijskim forumima, nije dopušteno raspravljanje o slijedećim temama: cijenama (sadašnjim, prošlim ili budućim), budućoj potražnji usluga pojedinog prijevoznika ili krcatelja, bilo kojem obliku upravljanja kapacitetom na mjerodavnom tržištu, trenutnoj upotrebi kapaciteta pojedinog prijevoznika, dodatnim i pomoćnim naknadama, zajedničkim stavovima o budućem kretanju vozarina, ponudama krcatelja te pojedinačnim ugovorima.

Komentari ESC na treći i četvrti korak Izmijenjenog prijedloga ELAA bili su negativni. ESC je istaknuo kako će navedene konzultacije omogućiti tajno dogovaranje prijevoznika. Osobito negativan stav ESC zauzeo je u svezi s konzultacijama prijevoznika unutar Udruženja linijskih prijevoznika navodeći da se te konzultacije ni malo ne razlikuju od konzultacija u trgovinskim odborima na koje je Global Insight imao najviše primjedbi. Samostalne konzultacije omogućit će prijevoznicima izradu zajedničke strategije koju će potom izložiti na forumima cjelokupne industrije. Na taj način, ostali sudionici industrijskih foruma bit će u nepovoljnijem položaju u odnosu na prijevoznike koji su imali priliku već ranije raspravljati o prikupljenim podacima,

46 Izvorni prijedlog ELAA predviđao je da će se konzultacije prijevoznika održavati unutar trgovinskih odbora. Global Insight je u svojoj Studiji o primjeni pravila tržišnog natjecanja na linijski prijevoz naveo kako bi se na taj način prijevoznicima omogućilo da se ponašaju kao članovi "kluba", a jedini "policajac" koji bi trebao sprječavati tajno dogovaranje članova kluba bio bi odvjetnik kluba. U izmijenjenom prijedlogu trgovinski odbori zamijenjeni su Udruženjem linijskih prijevoznika, a uz konzultacije prijevoznika predviđene su i konzultacije na kojima bi sudjelovale i ostale zainteresirane strane. Vidi Global Insight, Institute of Shipping Economics, Policy and Logistics and the Workgroup for Infrastructure of the Berlin University of Technology, *The Application of Competition Rules to Liner Shipping*, *supra*, bilješka 18, p. 793, 799.

predvidjeti reakcije drugih i sukladno tome razviti zajedničku strategiju. Tako će se spriječiti individualna interakcija između pružatelja i korisnika usluga linijskog prijevoza morem i omogućiti prijevoznicima usklađeno djelovanje slično kao kod linijskih konferencija.

3.5. Peti stupanj - indeks cijene

U izmijenjenom prijedlogu ELAA je predložila određivanje indeksa cijene na način da će prijevoznici IDS-u dostavljati podatke o njihovim prosječnim prihodima prema TEU iz teretnica prema određenom pravcu trgovinske razmjene. Na temelju prikupljenih podataka o cijenama prijevoznih usluga u linijskoj plovidbi IDS će izračunati jedinstveni indeks cijene, prema trgovinskom pravcu, za pojedino tromjesečje. Indeks cijene bit će dostupan javnosti, a objavljivat će se jednom mjesečno, s minimalnim vremenskim odmakom od najmanje 3 mjeseca.⁴⁷ Značajna promjena prema prvom prijedlogu ELAA je ta što se indeks ne bi određivao i prema vrsti opreme,⁴⁸ već samo prema trgovinskom pravcu, što bi prema ELAA onemogućilo prijevoznike da otkriju čak i prošle poslovne strategije i cijene pojedinih svojih konkurenata. ELAA je navela da je i Komisija u odluci *Revised TACA* utvrdila kako razmjena trgovinski osjetljivih podataka koji se odnose na uobičajene cijene nije protivna čl. 81. UEZ-a ako se radi o dovoljno općenitim podacima i ako individualni podaci o cijenama pojedinog prijevoznika nisu dostupni drugim članovima konferencije, kao ni tajništvu konferencije, nego samo neovisnoj trećoj strani.⁴⁹

Primjedba koju je ESC imao na određivanje indeksa cijene bila je ta, da ako se uzme u obzir ograničeni broj prijevoznika koji se natječu u obavljanju prijevoznih usluga na određenom tržištu, objavljivanje indeksa cijena može ih potaknuti da održavaju višu razinu cijena nego u slučaju kad im prosječne cijene usluga ne bi bile poznate.

3.6. Šesti stupanj - prikupljanje i objavljivanje javno dostupnih podataka o troškovima obavljanja linijskog prijevoza

U izmijenjenom prijedlogu ELAA je odustala od prijedloga za izradu zajedničke formule za određivanje pomoćnih i dodatnih naknada. To je učinjeno na zahtjev DG Competition koji je tijekom pregovora s ELAA konstantno isticao da bi takva

⁴⁷ To znači da bi se indeks cijene temeljio na podacima starim između 3 i 6, mjeseci što je preporuka Komisijinog konzultanta Global Insight-a, *supra* bilješka 18, p.774.

⁴⁸ Indeks cijene također se ne bi odnosio na određenu valutu.

⁴⁹ Vidi Odluku Komisije broj No 2003/68/EC u predmetu COMP/37.396/D2-*Revised Taca* (*Revised TACA Decision*), OJ L 26, 31.1.2003., p.53. § 71.

formula zapravo značila preporuku cijene te vrste usluga,⁵⁰ što je protivno pravu tržišnog natjecanja EZ-a. U Izmijenjenom prijedlogu ELAA je predložila rješenje koje će zasigurno prouzročiti puno manje ograničavanje tržišnog natjecanja. Prema tom prijedlogu, Udruženje linijskih prijevoznika prikupljalo bi i objavljivalo javno dostupne podatke o troškovima povezanim uz obavljanje usluga linijskog prijevoza kao što su: naknade za rukovanje teretom na terminalima (THCs), lučke tarife i naknade za prolazak kanalima na prometnim pravcima s EU, troškovi bunkera u najprometnijim lukama⁵¹ (kao što su primjerice Rotterdam i London u Europi) koji su već javno dostupni i sl. ELAA predlaže i objavljivanje podataka o prosječnoj potrošnji goriva za različite standardne tipove brodova (već dostupnih javnosti) kako bi se mogli izračunati prosječni troškovi pogonskog goriva prema TEU.

U svezi s troškovima rukovanja teretom na terminalima treba napomenuti kako danas većina konferencija naplaćuju krcateljima 80% tih troškova putem THCs dok preostalih 20% snose prijevoznici. To je rezultat djelovanja radne skupine koja se sastojala od stručnjaka koje je angažiralo Vijeće udruženja europskih i japanskih brodovlasnika (*Council of European and Japanese National Shipowners' Associations*, dalje: CENSA), koja je u dogovoru s krcateljima popisala troškove rukovanja teretom na terminalima te je donesena preporuka o tome kako ti troškovi trebaju biti raspoređeni između prijevoznika i krcatelja, poznata kao tzv. podjela 80/20 (*80/20 split*). Ta preporuka je prihvaćena i 1989. godine sklopljen je sporazum između konferencija i udruženja krcatelja. Iako je ESC još 1991. obavijestio CENSA kako se on ne smatra vezanim sporazumom iz 1989. godine, mnoge su linijske konferencije u dogovoru s krcateljima izradile obostrano prihvatljivu formulu za namirivanje tih troškova.⁵² U Izmijenjenom prijedlogu ELAA je navela prednosti objavljivanja podataka o troškovima rukovanja teretom ističući kako strana tereta najčešće ne želi izravno pregovarati s poduzetnikom poslova kontejnerskog terminala, osobito ako je riječ o manjim krcateljima koji nemaju tako veliku pregovaračku moć već to prepuštaju prijevoznicima koji su često u poziciji dogovoriti znatno nižu cijenu i koji poduzetniku kontejnerskog terminala plaćaju cjelokupne troškove rukovanja teretom koje naknadno nadoknađuju od krcatelja, što je prema ELAA još jedna pogodnost za

50 DG Competition isticao je kako zajedničko određivanje dijela cijene koji se odnosi na dodatne i pomoćne naknade predstavlja ograničavanje tržišnog natjecanja. Danas pomoćne i dodatne naknade čine u prosijeku 30% ukupne cijene prijevoza, a na određenim pravcima čak i do 70% ukupne cijene. Za razliku od vozarinskih stavova za prekooceanski prijevoz njih se pridržavaju svi prijevoznici koji sudjeluju u trgovinskoj razmjeni na određenom pravcu, prijevoznici koji su članovi konferencija, ali i neovisni prijevoznici.

51 Troškovi bunkera u ugovorima o prijevozu najčešće se reguliraju upotrebom ispravljajućeg koeficijenta za troškove bunkera (BAFs) koji Izmijenjenim prijedlogom ELAA nije predviđen već je predviđeno samo redovito objavljivanje cijena pogonskog goriva u najprometnijim lukama..

52 Tako TACA konferencija naplaćuje jednake THCs već skoro deset godina, FEFC naplaćuje jednake THCs od 1996. godine, a TEANZC od 1991. godine (osim manjih izmjena za neke luke od veljače 2001.). Poblježi vidi u Izvješću Cap Analysis o dodatnim i pomoćnim naknadama iz lipnja 2003. god., <http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/review/submissions/elaasurchargesfinalnonconfidential.pdf>, p.3.

krcatelje jer ih se na taj način kreditira (plaćanje THCs se odgađa u prosjeku za oko 60 dana). Ukidanjem THCs krcatelji više ne bi imali na raspolaganju sve te pogodnosti.

Svrha prikupljanja ove vrste podataka prema ELAA bolja je informiranost radi olakšavanja individualnih pregovora prijevoznika i krcatelja o troškovima povezanim uz obavljanje usluga linijskog prijevoza, što će im biti od velike koristi kad konferencijski sustav bude ukinut.

ESC navodi da, iako se na prvi pogled čini kako je riječ o bezopasnom prikupljanju i objavljivanju na istom mjestu podataka već dostupnih javnosti, postoji opasnost da će prijevoznici prilikom njihovih konzultacija unutar Udruženja linijskih prijevoznika na osnovi navedenih podataka određivati zajedničku polaznu točku za pregovaranje o visini dodatnih i pomoćnih naknada. Na taj bi se način ponovno omogućilo prijevoznicima usklađivanje visine pomoćnih i dodatnih naknada pa one i nakon ukidanja konferencijskog sustava ne bi bile odraz stvarnih troškova pružanja usluge linijskog prijevoza pojedinih prijevoznika.

3.7. Sedmi stupanj - troškovi prouzročeni promjenama tečaja

Prijevoznici svoje usluge tradicionalno naplaćuju u američkim dolarima, međutim troškovi koje oni imaju prilikom obavljanja tih usluga mogu biti izraženi u različitim valutama, ovisno o području na kojem se usluge obavljaju. Zbog toga su se prijevoznici do sada osiguravali od mogućih promjena u tečaju dolara do kojih može doći za vrijeme ugovorenog razdoblja utvrđivanjem ispravljajućeg tečajnog koeficijenta CAF-a,⁵³ koji nije uvijek pozitivna naknada nego je riječ o ispravljajućem koeficijentu koji može biti pozitivan ili negativan,⁵⁴ ovisno o promjenama u tečaju dolara u usporedbi s visinom tečaja koja je uzeta kao referentna točka. U praksi CAF nikad nije bio odraz stvarnih troškova pojedinog prijevoznika jer se određivao zajednički za sve članove konferencije koji obavljaju prijevozne usluge na određenom trgovinskom pravcu, a pridržavali su ga se i prijevoznici koji nisu članovi konferencija. Upravo zbog toga krcatelji smatraju da je on zapravo instrument koji prijevoznicima služi za ostvarivanje dodatnih prihoda.

ELAA u svom Izmijenjenom prijedlogu nije predvidjela upotrebu CAF i nakon ukidanja konferencijskog sustava. No, njime je predviđeno prikupljanje i objavljivanje podataka o prosječnim troškovima prouzročenim tečajnim kolebanjima koje se u mnogome podudara s CAF-om. Taj bi sustav funkcionirao tako da bi IDS od prijevoznika prikupljao podatke o prosječnom udjelu troškova prema trgovinskom

⁵³ Vidi *supra* toč. 2.6.

⁵⁴ Možemo se složiti da je takav odnos prema kolebanjima u tečaju dolara mnogo transparentniji i pravedniji nego da se prijevoznici osiguraju tako da rizik povišenja tečaja dolara ugrade u vozarinu jer bi on tada u potpunosti pao na teret korisnika prijevoza.

pravcu ili regiji koji otpadaju na pojedinu valutu za prethodnu godinu te bi podatke usporedio s njima korespondirajućim količinama tereta koje je pojedini prijevoznik prevezao u prošloj godini. Na osnovu toga IDS bi izračunao prosječni trošak prema valuti i TEU na pojedinom pravcu trgovinske razmjene ili regiji. Ti podaci o tzv. košari valuta (*currency basket*) izrađivali bi se jednom godišnje i dostavljali Udruženju linijskih prijevoznika koje bi ih potom javno objavljivalo bez odgađanja. Navedeni podaci omogućili bi Udruženju linijskih prijevoznika da kontinuirano nadzire odnos američkog dolara i košare valuta utvrđujući kretanje dolara u odnosu prema košari valuta i uspoređujući te podatke s određenom prošlim podacima kao referentnom točkom. ELAA smatra kako bi ovi podaci bili od koristi i prijevoznicima i korisnicima prijevoza jer bi bili svjesni značaja tečajnih kolebanja te bi o njima vodili računa prilikom individualnih pregovora o sklapanju ugovora o prijevozu.

ESC se s time ne slaže i ističe da će oni najviše koristiti prijevoznicima kako bi nastavili s praksom ujednačavanja visine dodatnih naknada, što je protivno pravilima o tržišnom natjecanju. ESC nadalje navodi kako bi se visina dodatnih naknada (uključujući i naknade prouzročene promjenama tečaja) trebala određivati individualno na temelju stvarnih troškova koje je pojedini prijevoznik imao.

Analizirajući prijedloge ELAA za uvođenje sustava razmjene podataka među linijskim prijevoznicima uočavamo kako Izmijenjeni prijedlog u mnogim svojim elementima predstavlja korak naprijed u zaštiti prava tržišnog natjecanja. Njime je ELAA odustala od nekih zahtjeva na koje su druge zainteresirane stranke imale najviše prigovora, kao što je razmjena podataka o trgovinskom kretanju robe, izrađivanja zajedničke formule za izračunavanje pomoćnih i dodatnih naknada na vozarinu i izračunavanja tržišnih udjela pojedinih prijevoznika. Međutim, neki elementi Izmijenjenog prijedloga idu u suprotnom pravcu te predstavljaju nove prijetnje i izazove za slobodnu tržišnu utakmicu poduzetnika koji pružaju usluge linijskog prijevoza. To su: izvješća o budućoj ponudi kapaciteta u linijskoj plovidbi, konzultacije prijevoznika bez sudjelovanje drugih zainteresiranih stranaka i izrada prosječnog tečajnog indeksa prema trgovinskom pravcu i prevezenim TEU.

4. KOMISIJINA STAJALIŠTA O PREDLOŽENOM SUSTAVU RAZMJENE PODATAKA

Europska komisija odnosno njena Opća uprava za tržišno natjecanje objavila je u rujnu 2006. godine Obavijest (*Informaton note*, dalje: IN) u kojoj je iznijela svoja stajališta o sustavu razmjene podataka među linijskim prijevoznicima prema Izmijenjenom prijedlogu ELAA i njegovom utjecaju na tržište usluga linijskog

prijevoza. IN je bila pripremni korak u izradi Smjernica o primjeni prava tržišnog natjecanja na pomorski prijevoz.

Kako bi utvrdila je li sustav razmjene podataka neutralan, povoljan ili ograničavajući u odnosu na pravo tržišnog natjecanja EZ-a, Komisija je analizirala sljedeće varijable:⁵⁵

1. Strukturalna obilježja tržišta na kojem se razmjena odvija, i
2. Obilježja same razmjene podataka s obzirom na: prirodu i vrsta podataka koji se razmjenjuju, stupanj kompiliranosti podataka, zatim vremensko razdoblje na koje se podaci odnose, učestalost razmjene podataka i odgodu s kojom se podaci daju na uvid te institucionalnu strukturu sustava, tj. prikuplja li podatke neki od poduzetnika koji sudjeluje u njihovoj razmjeni, trgovinsko udruženje ili potpuno neovisna organizacija i kome se prikupljeni podaci daju na uvid.

4. 1. Struktura tržišta linijskog prijevoza

Mjerodavna tržišta linijskog prijevoza čine različite linije⁵⁶ koje povezuju EU s lukama država izvan EU. Struktura tržišta linijskog prijevoza ovisi o velikom broju činitelja kao što su stupanj koncentriranosti tržišta⁵⁷ i postojanje operativnih veza među poduzetnicima, transparentnosti cijena i kapaciteta, postojanja značajnih ulaznih prepreka, kompenzacijske snage kupaca (*countervailing power of buyers*) te prijašnjeg funkcioniranja tržišta odnosno ima li određeno tržište “koluzijsku povijest”. Neki od navedenih činitelja olakšavaju koliziju, dok drugi umanjuju mogućnost tajnog dogovaranja konkurenata.

Na koncentriranim tržištima puno će lakše doći do koluzije i ona će se puno lakše održati nego na fragmentiranim tržištima. Najnoviji podaci o koncentraciji na devet najznačajnijih pravaca trgovinske razmjene s EU kojima raspolaže Europska komisija pokazuju kako će i nakon ukidanja linijskih konferencija na dvama najznačajnijim

55 Komisija je spomenuta načela primijenila u praksi u svojoj odluci u predmetu *UK Agricultural Tractor Registration Exchange*, *supra* bilješka 32.

56 Tako su trgovinske linije (rute, pravci trgovinske razmjene) na pravcu istok-zapad primjerice, Europa-Sjeverna Amerika ili Europa-Daleki Istok, a na pravcu sjever-jug to su linije Europa-zapadna Afrika ili Europa-južna Azija. Luke koje se nalaze na tim linijama većina korisnika prijevoza smatra zamjenjivima.

57 Koncentriranost tržišta najčešće se mjeri pomoću Hirschmann-Herfindahl indeksa (dalje: HHI). On se izračunava na način da se udjeli svih poduzetnika na tržištu kvadriraju i zbroje. Sukladno *EU Horizontal Merger Guidelines* smatra se da na tržištu na kojem je HHI nakon provedenog spajanja poduzetnika ispod 1000 neće biti ugroženo tržišno natjecanje, jednako kao i na tržištu na kojem je HHI između 1000 i 2000, ako je delta tj. razlika HHI prije i poslije spajanja ispod 250 (koncentrirano tržište). U slučajevima kada je HHI nakon spajanja iznad 2000 tržišno natjecanje neće biti ugroženo samo ako je delta ispod 150 (visoko koncentrirano tržište). Vidi IN, p. 6. i *Guidelines on assessment of horizontal mergers under the Council Regulation on the control of concentrations between undertakings*, OJ C 31, 5.4.2004., p.43.

pravicima i dalje postojati visok stupanj tržišne koncentriranosti.⁵⁸ Suprotno tomu, ELAA tvrdi da je koncentriranost tržišta linijske plovidbe vrlo mala, no ELAA kod mjerenje koncentriranosti tržišta nije vodila računa o operativnim vezama među konkurentima koje im omogućuju usklađeno djelovanje na tržištu i iznad onog što je potrebno i dopušteno u kontekstu operativne suradnje (konzorciji, alijanse, sporazumi o diobi brodova i razmjenjivanju slotova).

U svezi s prijašnjim funkcioniranjem tržišta tj. njegovim koluzijskim naslijeđem, poznato je kako su linijske konferencije još od sedamdesetih godina 19. stoljeća određivale cijene i usklađivale kapacitet. Smatra se kako bi zbog njihove prošlosti mogla biti veća vjerojatnost koluzije u budućnosti.

Transparentnost cijena omogućuje konkurentima uvid u cijene drugih i kažnjavanje za odstupanje od sporazuma o cijenama. Čak i onda kad među konkurentima ne postoji izričiti sporazum o zajedničkom određivanju cijena, transparentnost cijena omogućuje prešutni sporazum o cijenama osobito u onim industrijama koje imaju koluzijsku povijest, kao u slučaju industrije linijskog prijevoza. Međutim, krajem 90-tih godina 20-tog stoljeća u linijskoj plovidbi uobičajili su se povjerljivi individualni ugovori o pružanju usluga linijskog prijevoza koje su članovi konferencija sklapali s pojedinim krcateljem nudeći mu usluge po povoljnijim cijenama od onih koje naplaćuje konferencija i po njenoj mjeri (*tailor-made services*). Oni su u velikoj mjeri onemogućili transparentnost cijena za oceanski dio putovanja za koji su konferencijske tarife postale samo polazna točka za pregovore o cijeni usluge. S druge strane, određivanje pomoćnih i dodatnih naknada (BAFs, THCs, CAFs) od strane linijskih konferencija još je prisutno. Te vrste naknada određuju članovi konferencija, a pridržavaju ih se i prijevoznici koji nisu članovi konferencija.

Visoke prepreke ulaska na tržište⁵⁹ omogućuju održavanje visokih cijena proizvoda i usluga, a ako uz to dođe do koluzije teško je očekivati da će poduzetnici koji uđu na

58 DG Competition utvrdio je kako su manje važni pravci trgovinske razmjene (sjever–jug) kao što su Europa–zapadna Afrika, Europa–južna Afrika, Europa–zapadna obala južne Afrike i Europa–Australija trenutno vrlo koncentrirana tržišta te da će takva ostati i nakon ukidanja konferencija (HHI na tim tržištima kretat će se između 2061 za pravac Europa–zapadna obala do 5981 za pravac Europa–Australija). Nadalje, pravac Europa–istočna obala Sjeverne Amerike koncentrirano je tržište i ostat će koncentrirano i nakon ukidanja konferencija (HHI pasti će s 1865 na 1280). Koncentracija će se smanjiti s vrlo koncentriranog na koncentrirano tržište na dvama najvećim europskim trgovinskim pravcima Europa–Daleki Istok (HHI će pasti s 7071 na 1337) i na trgovinskom pravcu preko Atlantika (HHI će pasti s 6626 na 1370). Kad je riječ o trgovinskoj razmjeni s Mediteranom dva najznačajnija pravca, onaj sa Sjevernom Amerikom (HHI 934, a konferencije su se raspale) i Dalekim Istokom (HHI će pasti s 7611 na 951) bit će vrlo blizu koncentriranim tržištima kad se uzme u obzir HHI četiriju najvećih neovisnih prijevoznika ili samo konzorcija, v. IN, p.6.

59 Prepreke ulaska na tržište su prednosti postojećih poduzetnika na nekom tržištu u odnosu na potencijalne ulaznike koje se odražavaju u razini u kojoj poduzetnici već prisutni na tržištu mogu neprestalno podizati cijene iznad konkurentne razine, a da time ne privuku nove poduzetnike da uđu na tržište. Prema Bainu, tri su izvora prepreka ulaska na tržište: 1. prednosti koje nastaju diferencijacijom proizvoda, 2. apsolutne prednosti u troškovima proizvodnje te 3. prednosti koje su posljedica djelovanja ekonomije razmjera. Poblježe Vedran Šoljan, o.c. bilješka 42, str. 259.

tržište nuditi proizvode i usluge po nižim cijenama. Ulazak na tržište linijskog prijevoza zahtijeva velike investicije. Za sudjelovanje u trgovinskoj razmjeni na određenom prometnom pravcu potrebno je raspolagati s 5 do 10 velikih kontejnerski brodova za nabavku kojih je potrebno nekoliko stotina milijuna eura. Gradnja brodova traje dvije do tri godine, a veliki brodovi gotovo da uopće nisu dostupni na tržištu čartera na kraći vremenski period. Slijedom navedenog, možemo konstatirati da postoje visoke prepreke ulaska na tržište linijskog prijevoza.

Jednako kao transparentnost cijena i transparentnost kapaciteta omogućuje određeni stupanj nadzora i usklađivanja kompetitivnog ponašanja poduzetnika. Tržištima linijskih prijevoznih usluga upravlja ponuda i potražnja za kapacitetom, a ne cijene usluga, tj. odnos ponude i potražnje za brodskim prostorom diktira kretanje vozarina. Zbog toga se može reći da su sadašnji i budući razmještaj kapaciteta najznačajniji činitelji o kojima ovisi razina cijena na tržištu usluga linijskog prijevoza morem, otkad konferencijsko određivanje cijena (izuzev cijena pomoćnih i dodatnih naknada) više nije tako učinkovito. Konferencije su i u današnje vrijeme nastavile s praksom usklađivanja kapaciteta putem tzv. konferencijskih poslovnih planova. Čak i bez konferencija na tržištima linijskih prijevoznih usluga postoji veliki potencijal za koluziju kad je riječ o kapacitetu, zbog toga što članovi alijansi i konzorcija u okviru tih operativnih sporazuma neizbježno izmjenjuju podatke o budućem razmještaju kapaciteta. Sukladno tome, i nakon ukidanja konferencijskog sustava bit će moguće nadziranje i kažnjavanje za slučaj odstupanja od tajnih sporazuma o upotrebi kapaciteta.

Snažni kupci mogu iskoristiti svoju pregovaračku moć za stimuliranje utakmice među prodavateljima prijetnjom da će preusmjeriti svoju potražnju na druge opskrbljivatelje istim proizvodima ili uslugama, ili potencijalne ulaznike na tržište te prijetnjom da će sami započeti s proizvodnjom određenih proizvoda ili pružanjem određenih usluga. Na tržištu usluga linijskog prijevoza morem krcatelji su obično u mogućnosti promijeniti prijevoznika jednom godišnje kad istječe s njime zaključeni ugovor o prijevozu. Međutim, malo je vjerojatno da je značajniji broj krcatelja u takvoj poziciji da bi mogao zaprijetiti linijskim prijevoznicima i tako pospješiti tržišnu utakmicu na tržištu linijskih prijevoznih usluga. Naime, 90% krcatelja su “mali potrošači” kad se uzme u obzir ukupne količine tereta koje se prevoze u linijskoj plovidbi. Također, zbog postojanja visokih ulaznih prepreka ograničen je broj potencijalnih ulaznika na tržište linijskog prijevoza, a zbog relativno male količine tereta kojima raspolaže pojedini krcatelj mala je vjerojatnost da bi neki krcatelj mogao sam započeti pružati usluge linijskog prijevoza. Prema tome, na tržištu linijskih prijevoznih usluga ne postoji značajna kompenzacijska snaga potrošača.

Iz svega naprijed navedenog proizlazi kako tržište linijskog prijevoza karakteriziraju mnoga strukturalna obilježja koja olakšavaju koluziju kao što je visoka koncentriranost tržišta i operativne veze među poduzetnicima, transparentnost

upotrebe kapaciteta, visoke prepreke ulaska na tržište i mala snaga potrošača. Štoviše, tržište linijskog prijevoza ima dugu koluzijsku povijest zbog čega postoji mogućnost da će linijski prijevoznici težiti ka zadržavanju određenog oblika usklađenog kompetitivnog ponašanja i nakon ukidanja linijskih konferencija. Sukladno tomu, možemo zaključiti kako je, suprotno tvrdnjama ELAA, tržište linijskog prijevoza sklono koluziji.

4.2. Komisijina stajališta o sustavu razmjenjivanja podataka prema izmijenjenom prijedlogu ELAA

Elementi Izmijenjenog prijedloga ELAA o razmijeni podataka linijskih prijevoznika u IN podijeljeni su u dvije skupine.

Prvu skupinu čine oni dijelovi Izmijenjenog prijedloga koji su po mišljenju Komisije kompatibilni s čl. 81. UEZ-a i ne predstavljaju opasnost za tržišno natjecanje ili to mogu postati uz manje izmjene, a to su: prikupljanje i objavljivanje javno dostupnih podataka o troškovima obavljanja linijskog prijevoza, razmjenjivanje podataka o količini prevezenih kontejnera, razmjenjivanje podataka o upotrebi i raspoređivanju kapaciteta, određivanje prosječnog indeksa cijene, angažiranje neovisnog tijela za prikupljanje i obradu podataka, konzultacije zainteresiranih stranaka u trgovinskim forumima te osnivanje Udruženja linijskih prijevoznika.

Drugu skupinu čine oni dijelovi prijedloga za koje Komisija smatra da predstavljaju prijetnju slobodnom tržišnom natjecanju i ne ispunjavaju četiri kumulativna kriterija iz čl. 81. st. 3. UEZ-a potrebna za izuzimanje. To su: izvješća o budućoj ponudi kapaciteta u linijskoj plovidbi, konzultacije prijevoznika bez sudjelovanje drugih zainteresiranih stranaka i izrada prosječnog tečajnog indeksa.

U nastavku rada izložit ćemo primjedbe koje je Komisija iznijela u odnosu na one dijelove prijedloga koje smatra prijetnjom tržišnom natjecanju u segmentu linijskog prijevoza.

4.2.1. Izrada izvješća o budućoj ponudi (upotrebi) kapaciteta

ELAA predlaže razmjenjivanje podataka o prognozi ponude kapaciteta na način da će prijevoznici tromjesečno dostavljati IDS-u podatke o prognozi upotrebe kapaciteta za narednih 18 mjeseci, prema trgovinskom pravcu. IDS će prikupljene podatke potom dostaviti neovisnom tijelu koje će ih obraditi. Iz toga proizlazi kako bi, u slučaju prihvaćanja prijedloga ELAA, prijevoznici koji sudjeluju u razmjeni podataka raspolagali s preciznim podacima o ukupnom broju slotova razmještenih na svim pravcima trgovinske razmjene u narednih 18 mjeseci, koji bi se ažurirali svaka

tri mjeseca. Ti bi podaci pokrivali djelatnosti 90% prijevoznika koji pružaju usluge linijskog prijevoza u trgovinskoj razmjeni širom svijeta i bili bi dostupni svima koji se na njih pretplate.⁶⁰

Razmjena podataka o prognozi upotrebe kapaciteta nije bila uključena u Izvorni prijedlog ELAA iz kolovoza 2004. godine ni njegovu nadopunu iz ožujka 2005. godine.⁶¹ ELAA se poziva na to da je Komisija već ranije dopustila slične sustave predviđanja ponude u predmetima *European Wastepaper Information Service* (dalje: EWIS) i *Cartonboard*.⁶² Smatramo da postoje vrlo male sličnosti između tih dvaju predmeta i prijedloga ELAA. Kao prvo, oba predmeta odnose se na tržište proizvoda dok je kod linijskog prijevoza riječ o tržištu usluga. Za razliku od tržišta proizvoda na kojem se cijene formiraju više ovisno o proizvodnji nego o kapacitetu, na tržištu usluga linijskog prijevoza morem cijene uvjetuje kapacitet, jer je cilj poduzetnika maksimizirati iskorištenost kapaciteta. Zbog toga su podaci o budućoj ponudi kapaciteta na tržištu proizvoda manje osjetljivi od istih podataka na tržištu usluga. Drugo, u oba predmeta sustav razmjene podataka nije obuhvaćao prognozu proizvodnje i podaci se nisu analizirali i komentirali na sastancima konkurenata. Stoga držimo kako je Komisija prognozu upotrebe kapaciteta u predmetima EWIS i *Cartonboard* tolerirala zbog toga što su za razliku od linijske plovidbe trgovinski osjetljivi podaci u tim predmetima povezani uz proizvodnju, a ne uz upotrebu kapaciteta.

Na tržištu linijske plovidbe ključno sredstvo učinkovite koordinacije kompetitivnog ponašanja su podaci o budućoj ponudi kapaciteta. Do sada su ti podaci bili dostupni javnosti na temelju interpretacija tržišta od strane različitih konzultanata i izjava pojedinih prijevoznika. U usporedbi s tim Prijedlog ELAA uveo bi značajno povećanje transparentnosti u svezi s upotrebom kapaciteta na tržištu usluga linijskog prijevoza morem. Kako je riječ o razmjeni budućih podataka moguće je da će se oni koristiti kao signal konkurentima i sredstvo koordinacije budućeg ponašanja na tržištu, prije nego što se određena poslovna strategija počne primjenjivati.⁶³ Postoji velika vjerojatnost da će razmjenjivanje podataka o prognozi upotrebe kapaciteta dovesti do usvajanja zajedničke poslovne politike

60 Do sad su konferencije vršile tjedne ili *ad hoc* prognoze upotrebe kapaciteta, rukovodile su programima upravljanja kapacitetom i donosile zajedničke buduće poslovne planove.

61 Izmijenjenim prijedlogom ELAA kopira se sustav razmjene podataka koji trenutno koristi Konferencija Indija Pakistan Bangladeš s razlikom u stupnju kompiliranoosti podataka.

62 Vidi *European Wastepaper Information Service*, Commission notice pursuant to Article 19 (3) of Regulation 17, OJ 339, 17.12.1987., p.7. Notice pursuant to Article 19 (3) of Regulation 17 concerning the application for negative clearance or exemption under Article 85 (3) of the EC Treaty, Case IV/34.936 i CEPI *Cartonboard*, OJ C 310, 19.10.1996., p.3.

63 I u drugim segmentima Komisija je izrazila zabrinutost zbog razmjenjivanja osjetljivih podataka koji mogu utjecati na tržišnu utakmicu jer se njihovom razmjenom otkriva buduća poslovna strategija konkurenata. Vidi *Guidelines on the application of EEC competition rules in the telecommunication sector*, OJ C 233, 6.9.1991., p. 2, § 53.

prijevoznika koji sudjeluju u razmjeni, kojoj je cilj pružanje usluga linijskog prijevoza po cijenama većim od cijena koje bi iste usluge imale u uvjetima slobodne tržišne utakmice. Jednako tako, Komisija smatra da informacije o tome na kojem trgovinskom pravcu konkurenti namjeravaju rasporediti svoje brodove u narednih 18 mjeseci nisu neophodne za pružanje pouzdanih usluga linijskog prijevoza pa uvjeti iz čl. 81. st. 3. potrebni za izuzimanje od primjene pravila tržišnog natjecanja nisu ispunjeni. Slijedom navedenog, možemo konstatirati kako razmjena podataka o budućoj ponudi kapaciteta na tržištu usluga linijskog prijevoza morem predstavlja prijetnju tržišnoj utakmici.

4.2.2. Konzultacije s isključivim sudjelovanjem prijevoznika

ELAA predlaže održavanje konzultacija na kojima će sudjelovati isključivo prijevoznici i na kojima će se raspravljati o prognozi buduće ponude i potražnje za uslugama linijskog prijevoza, prema trgovinskom pravcu, izrađenoj od strane neovisnih stručnjaka. Konzultacije bi se održavale svaka tri mjeseca, a po potrebi i češće.⁶⁴ Na tim konzultacijama bit će zabranjeno raspravljanje o individualnim podacima i poslovnim strategijama pojedinog prijevoznika. Usprkos tomu, Komisija smatra da su te konzultacije osmišljene radi eliminiranja nesigurnosti u svezi s budućim ponašanjem konkurenata na tržištu usluga linijskog prijevoza, tj. radi usklađivanja njihovog djelovanja na tom tržištu. Štoviše, kad se uzme u obzir struktura tržišta linijskog prijevoza i njegova prošlost postoji velika vjerojatnost da će se na tim sastancima raspravljati i tajno dogovarati o pitanjima relevantnim za tržišnu utakmicu. Nadalje, u prijedlogu ELAA nije obrazloženo zbog čega bi konzultacije s isključivim sudjelovanjem prijevoznika bile nužne za pružanje pouzdanih usluga linijskog prijevoza. Danas se takva vrsta konzultacija obavlja unutar konferencija, a ipak postoje prijevoznici koji nisu članovi konferencija i svejedno pružaju redovite usluge linijskog prijevoza. Ipak, prijevoznicima bi se trebalo omogućiti da samostalno interpretiraju činjenične podatke o tržištu bez mogućnosti raspravljanja o tim podacima s njihovim konkurentima. Jednako tako, treba im se omogućiti sastajanje u okviru gospodarskih udruženja i raspravljanje o općim pitanjima od interesa za tu vrstu industrije kao što su tehnički standardi i standardi u zaštiti okoliša. DG Competition i nacionalna tijela nadležna za tržišno natjecanje neće nadgledati te sastanke, dakle na prijevoznicima će biti odgovornost da se ti sastanci održavaju u skladu sa zakonom. Komisija je zatražila daljnje komentare i mišljenja zainteresiranih stranaka u svezi s održavanjem konzultacija na kojima bi sudjelovali isključivo prijevoznici.

64 U iznimnim okolnostima kao što je prijetnja ratom ili u slučaju velikih štrajkova i sl.

4.2.3. Izrada prosječnog tečajnog indeksa

U svezi s prijedlogom ELAA za izradu prosječnog tečajnog indeksa prema trgovinskom pravcu ili regiji i prema TEU stav Komisije je kako su sve industrije suočene s promjenama tečaja koje spadaju među redovite poslovne rizike od kojih se tvrtke zaštićuju tako što ih prenose na banke i ostale financijske institucije. Prijevoznici imaju različite troškove, koji su posljedica tečajnih kolebanja, s obzirom na obavljane novčane transakcije u različitim valutama. Prosječni tečajni indeks prema trgovinskom pravcu, koji predlaže ELAA, neće dati prijevoznicima nikakve dodatne podatke o njihovoj specifičnoj financijskoj poziciji, već samo podatke o prosječnim troškovima njihovih konkurenata. On također ne može služiti kao sredstvo za osiguravanje od gubitaka. Tečajnim indeksom ELAA nastoji postići to da svi prijevoznici koji sudjeluju u razmjeni podataka na jednak način reaguju na promjene tečaja, odnosno da u pojedinačnim pregovorima s krcateljima podignu cijene za isti postotak, kao posljedicu promjena tečaja. Na taj će način biti smanjeno ili uklonjeno tržišno natjecanje za ovaj dio cijene usluge linijskog prijevoza čime se krši članak 81. st. 1. UEZ-a.⁶⁵ Iz toga proizlazi kako će tečajni indeks imati jednake učinke kao CAF kojeg određuju linijske konferencije, koji je prije sredstvo za ostvarivanje dodatnih prihoda, nego instrument za zaštitu od gubitaka. Radi bolje zaštite od rizika koji potječu od promjena tečaja svaki bi prijevoznik trebao prilagoditi cijene svojim vlastitim troškovima, a ne industrijskom prosjeku.

4.3. Umjesto zaključka

Analizirajući strukturalne karakteristike tržišta usluga međunarodnog linijskog prijevoza morem opažamo kako je riječ o koncentriranim tržištima s relativno malim brojem operatera koji djeluju na pojedinom tržištu (pravcu trgovinske razmjene). Suprotno navodima ELAA smatramo kako je riječ o tržištu koje je sklono koluziji jer ima "koluzijsku povijest". Naime, poznato je kako su linijske konferencije još od 19. stoljeća određivale cijene usluga i usklađivale kapacitet. Smatramo kako bi takva povijest mogla povećati vjerojatnost koluzije u budućnosti.

Čak i onda kad među konkurentima ne postoji izričiti sporazum o zajedničkom određivanju cijena, transparentnost cijena koja bi se mogla ostvariti sustavom razmjene podataka među linijskim prijevoznicima omogućuje prešutni sporazum o cijenama osobito u onim industrijama koje imaju koluzijsku povijest, kao u slučaju industrije

65 Iz sudske prakse proizlazi kako određivanje cijena, čak i u slučajevima kad je to samo preporuka, utječe na tržišnu utakmicu jer ono omogućuje poduzetnicima da s visokim stupnjem vjerojatnosti predvide politiku cijena svojih konkurenata.

Vidi spojene predmete T-5/00 and T-6/00 *Nederlandse federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied (FEG) and others v Commission of the European Communities*, OJ C 71 20.03.2004., p.23.

linijskog prijevoza. U svezi s obilježjima same razmjene podataka, treba naglasiti kako su podaci koji se razmjenjuju vrlo detaljni i recentni, u jednom od stupnjeva predviđena je i razmjena podataka koji se odnose na buduću ponudu kapaciteta. Nadalje, učestalost razmjene podataka također je vrlo velika. Stupanj objedinjenosti podataka nije uvijek zadovoljavajući što omogućuje identifikaciju individualnih podataka o poslovanju pojedinog prijevoznika. Prijedlogom ELAA predviđeno je i održavanje konzultacija prijevoznika na kojima bi se raspravljalo o kretanju ponude i potražnje te izrada prosječnog tečajnog indeksa koji omogućuje usklađivanje dijela cijene linijskog prijevoza. Sve to moglo bi dovesti do zamjene kompeticije među poduzetnicima koji djeluju na tržištu usluga međunarodnog linijskog prijevoza morem suradnjom te prouzročiti uklanjanje tržišnog natjecanja.

Komisija je zatražila mišljenja i komentare korisnika prijevoza (krcatelja i špeditera) i drugih zainteresiranih stranaka o svim elementima Izmijenjenog prijedloga ELAA. Ona je pozvala zainteresirane stranke da iznesu svoje stavove o modalitetima suradnje između pružatelja usluga linijskog prijevoza kojima bi se osiguralo pružanje pouzdanih usluga linijskog prijevoza morem.

5. SMJERNICE O PRIMJENI ČL. 81. UEZ-A NA USLUGE PRIJEVOZA MOREM

Kao što je uvodno spomenuto, Vijeće ministara donijelo je u 25. rujna 2006. godine Uredbu broj 1419/2006 kojom je usvojilo Komisijin prijedlog za ukidanje skupnog izuzeća od primjene pravila tržišnog natjecanja na linijske konferencije koje djeluju na prometnim pravcima s EU. Odredbe o ukidanju skupnog izuzeća počete se primjenjivati od 18. listopada 2008. godine (istekom prijelaznog razdoblja od dvije godine od dana stupanja na snagu Uredbe 1419/2006). Uredbom 1419/2006 Vijeće je ovlastilo Komisiju da primjenjuje pravila tržišnog natjecanja na kabotažu i slobodnu plovidbu tako što je proširilo područje primjene Uredbe 1/2003, koja sadrži provedbena pravila tržišnog natjecanja, i na te vrste plovidbe. Kako bi se olakšao prelazak na potpuno kompetitivni sustav pružanja usluga pomorskog prijevoza, prilikom donošenja Uredbe 1419/2006 najavljeno je donošenje Smjernica o primjeni pravila o tržišnom natjecanju na pomorski prijevoz (dalje: Smjernice), u dogovoru s svim zainteresiranim stranama, najkasnije prije početka primjene odredbi o ukidanju skupnog izuzeća za linijske konferencije. Prvi službeni Nacrt smjernica (dalje: Nacrt smjernica) objavljen je u Službenom listu EU od 14. rujna 2007. godine.⁶⁶ Komisija je pozvala sve zainteresirane strane da daju svoje mišljenje o Nacrtu smjernica. Nakon toga, Komisija će još jednom razmotriti stajališta zainteresiranih stranaka i država članica i izvršiti eventualne korekcije Nacrta smjernica, zatim će donijeti i objaviti

⁶⁶ Vidi OJ C 215, 14.9.2007., p.3. To je ujedno i najnovija verzija Nacrta smjernica koju smo koristili u ovom radu.

konačan tekst Smjernica, što je dužna napraviti prije 18. listopada 2008. godine, tj. prije početka primjene odredbi Uredbe 1419/2006 o ukidanju skupnog izuzeća za linijske konferencije.

U Nacrtu smjernica sadržana su pravila koja će se primjenjivati kod definiranja tržišta i ocjenjivanja sporazuma poduzetnika o suradnji u segmentu pomorskog prijevoza na koje utječu promjene koje donosi Uredba 1419/2006. To su sporazumi o pružanju usluga linijske plovidbe, slobodne plovidbe i kabotaže⁶⁷ (bez obzira radi li se o linijskoj ili slobodnoj plovidbi) na koje izravno utječu promjene koje donosi Uredba 1419/2006. U svezi s primjenom Smjernica na kabotažu navedeno je da iako se Smjernicama kabotaža posebno ne uređuje, one se primjenjuju na te usluge utoliko što se one pružaju kao linijske ili tramperske prijevozne usluge.

Smjernice su donesene kako bi se pomoglo poduzetnicima ili njihovim udruženjima koja pružaju usluge prijevoza morem iz i/ili prema luci ili lukama EU da sami ocijene⁶⁸ jesu li njihovi sporazumi, odluke i usklađeno djelovanje u skladu s odredbom čl. 81. UEZ-a. Smjernice se neće primjenjivati na ostale sektore, a početni rok na koji će se Smjernice primjenjivati je pet godina.

U svezi s ispunjavanjem uvjeta utjecaja sporazuma koji sklapaju linijski prijevoznici na trgovinu među državama članicama EU, koji mora biti ispunjen kako bi se na te sporazume primijenio čl. 81. st. 1. UEZ-a, u Nacrtu smjernica navedeno je kako pružanje usluga prijevoza morem u pravilu ima internacionalni karakter jer se njime povezuju luke EU s lukama drugih država ili luke država članica EU. Zbog toga će sporazumi o pružanju tih usluga u većini slučajeva utjecati na trgovinu između država članica EZ, između ostalog i zbog njihovog utjecaja na tržišta prijevoznih, ali i s njima povezanih usluga, što proizlazi iz mnogobrojnih odluka europskih sudova i Europske komisije.⁶⁹

67 U Smjernicama su kod određivanja područja njihove primjene definirane pojedine vrste plovidbe.

Linijska plovidba definirana je kao: "(...) prijevoz tereta, uglavnom u kontejnerima, na redovitoj osnovi između luka određene zemljopisne rute, općenito poznate kao trgovina. Ostale opće karakteristike linijske plovidbe jesu da su plovidbeni redovi i datumi isplavljanja unaprijed oglašeni te da su usluge dostupne bilo kojem korisniku prijevoza."

Preuzeta je definicija slobodne plovidbe sadržana u čl. 1 (3)(a) Uredbe 4056/86 uz dodatak "... kako se uglavnom radi o neredovitom prijevozu jedne vrste robe koja ispunjava brod."

Za kabotažu je navedeno kako ona "(...) obuhvaća pružanje pomorskih prijevoznih usluga, uključujući usluge slobodne plovidbe i linijske plovidbe koje povezuju dvije ili više luka u istoj državi članici EU." Vidi Nacrt smjernica, toč. 10.

68 Što će početkom primjene Uredbe 1419/2006 biti dužni jer će se početi primjenjivati čl. 1. Uredbe 1/2003 kojim je propisano da su sporazumi, odluke i usklađeno djelovanje navedeni u čl. 81. st. 1. UEZ-a, kao i zlouporabe vladajućeg položaja opisane u čl. 82. UEZ-a zabranjeni, a da o tome nije potrebno donošenje prethodne odluke.

69 Vidi Odluku Komisije No 94/980/EC u predmetu IV/34.446-*Trans-Atlantic Agreement* (the TAA Decision), OJ L 376, 31.12.1994., §§ 288-296, potvrđena presudom Prvostupanskog suda u predmetu T-395/94, *Atlantic Container Line and others v Commission* (the TAA Judgement) (2002) ECR II-875, §§ 72-74, Odluku Komisije No 1999/243/EC u predmetu IV/35.134-*Trans-Atlantic Conference Agreement* (the TACA Decision), OJ L 95, 9.4. 1999., §§ 386-396, Odluku Komisije u predmetu *Revised TACA, o.c.*, bilješka 49, § 73.

Utvrđivanje utjecaja na trgovinu između država članica EZ-a od osobite je važnosti za usluge pomorske kabotaže. Utjecaj sporazuma prijevoznih poduzetnika za obavljanje te vrste prijevoznih usluga na trgovinu između država članica EZ-a ocjenjivat će se od slučaja do slučaja.

5.1. Utvrđivanje mjerodavnog tržišta

Kako bi se procijenili učinci koje sporazum ima na tržišno natjecanje u smislu čl. 81. UEZ potrebno je definirati mjerodavno zemljopisno tržište i mjerodavno tržište proizvoda.⁷⁰ Utvrđivanjem mjerodavnog tržišta dolazi se do saznanja o kompetitivnim pritiscima⁷¹ odnosno ograničenjima tržišne snage s kojima se poduzetnici suočavaju.

5.1.1. Mjerodavno tržište u linijskoj plovidbi

Kao mjerodavno tržište proizvoda u linijskoj plovidbi u više odluka Komisije i europskih sudova utvrđene su usluge kontejnerskog linijskog prijevoza. Ostali modaliteti prijevoza ne smatraju se dijelom istog tržišta usluga, iako u iznimnim slučajevima te usluge mogu biti zamjenjive. To je prvenstveno zbog velike količine robe koja se može prevoziti brodovima u kontejnerima, a koja se ne može prevesti drugim prijevoznim sredstvima, primjerice zrakoplovima.⁷² U određenim slučajevima moglo bi biti opravdano uže definiranje mjerodavnog tržišta proizvoda u linijskom

70 Mjerodavno tržište proizvoda obuhvaća sve proizvode i/ili usluge koje potrošači smatraju međusobno zamjenjivim zbog njihovih obilježja, cijene i namjeravanog korištenja, dok mjerodavno zemljopisno tržište obuhvaća područje homogenih uvjeta tržišnog natjecanja na kojem su uvjeti tržišnog natjecanja isti za sve poduzetnike. Poblježe Vedran Šoljan, *o.c.* bilješka 42, Zagreb, 2004. god., str. 242.

71 Poduzetnici su izloženi trima najznačajnijim izvorima kompetitivnih pritisaka. To su: zamjenjivost na strani ponude, zamjenjivost potražnje i potencijalno tržišno natjecanje. Zamjenjivost na strani potražnje postoji kad poduzetnik nema tržišnu snagu koja se očituje u neovisnosti formiranja cijena jer kupci poduzetnikovih proizvoda ili usluga imaju raspoloživu mogućnost kupnje proizvoda ili usluga koje mogu na prikladan način udovoljiti istoj potrebi, te se mogu smatrati prikladnim nadomjestkom za njegov proizvod ili uslugu. S ekonomskog gledišta, radi definiranja relevantnog tržišta zamjenjivost potražnje čini najizravniju i najučinkovitiju disciplinirajuću silu u odnosu na pružatelje određene usluge. Zamjenjivost ponude čine raspoloživi izvori ponude proizvoda ili usluga koji su posljedica činjenice da neki proizvođači, u slučaju značajnijeg povećanja cijena nekog proizvoda, mogu lako prijeći na proizvodnju tog proizvoda te se pojaviti kao ponuditelji na mjerodavnom tržištu u relativno kratkom vremenskom periodu, bez značajnijih dodatnih troškova i rizika. Potencijalno tržišno natjecanje predstavlja mogućnost ulaska na mjerodavno tržište novih poduzetnika, osim onih koji na tržište mogu ući jednostavnom prilagodbom svoje proizvodnje. Vidi Nacrt smjernica, toč. 14.

72 Vidi presudu Europskog suda prvog stupnja u spojenim predmetima T-191/98, T-212/98 i T-214/98, *Atlantic Container Line AB and others v Commission* (2003) ECR II-3275 (dalje: the TACA Judgement), §§ 783-789.

prijevozu, ovisno o posebnoj vrsti tereta koji se prevozi. Primjerice, za prijevoz pokvarljivog tereta mogu se koristiti isključivo kontejneri s hlađenjem ili brodovi s hlađenjem. Isto tako, u izuzetnim okolnostima moguće je rasuti teret prevoziti u kontejnerima, no nije zabilježeno da se određena vrsta tereta koja se redovito prevozi u kontejnerima počela prevoziti kao rasuti teret. To je zbog toga što za većinu robe koja se prevozi u kontejnerima i njezine korisnike prijevoz tereta u rasutom stanju ne predstavlja jednakovrijednu alternativu kontejnerskom prijevozu.⁷³ Tako je u odluci u predmetu TAA Prvostupanjski sud konstatirao kako jednom kad se određena vrsta tereta počne prevoziti u kontejnerima nije vjerojatno da će se ikad više prevoziti izvan njih.⁷⁴ Dakle, kontejnerski linijski prijevoz podložan je tzv. jednosmjernoj supstituciji (zamjenjivosti prijevoznih usluga samo u jednom smjeru, prema kontejnerskom prijevozu, a ne i od usluga kontejnerskog prijevoza prema drugim prijevoznim modalitetima).

Mjerodavno zemljopisno tržište kod linijskog prijevoza čini zemljopisno područje na kojem se te usluge plasiraju. To su obično luke koje se nalaze na krajnjim točkama do kojih seže pružanje prijevoznih usluga. Kod određivanja mjerodavnog zemljopisnog tržišta u europskim granicama uzima da ono obuhvaća doseg luka u sjevernoj Europi i/ili na Mediteranu. Kako su usluge linijskog prijevoza s Mediterana samo u rijetkim slučajevima zamjenjive s onima iz luka u sjevernoj Europi, one se često smatraju odvojenim tržištima.

5.1.2. Mjerodavno tržište u slobodnoj plovidbi

Komisija u svojoj praksi još nije primijenila čl. 81. UEZ-a na slobodnu plovidbu. No, ona smatra da će stranke morati voditi računa o određenim elementima, na strani ponude i na strani potražnje, koji su relevantni za primjenu tog članka na slobodnu plovidbu.

Polazna točka kod utvrđivanja mjerodavnog tržišta proizvoda na strani potražnje (zamjenjivosti potražnje) su glavni uvjeti pojedinog zahtjeva za pružanje usluga prijevoza morem jer su u njima sadržani elementi važni za određivanje mjerodavnog tržišta.⁷⁵ Ovisno o potrebama pojedinog korisnika prijevoza oni se sastoje od elemenata o kojima je moguće pregovaranje i ustupci i od onih elemenata o kojima korisnici prijevoza nisu spremni pregovarati.

⁷³ Vidi the TAA Judgement, *supra* bilješka 69, § 273 i TACA Judgement, *ibidem* § 809.

⁷⁴ Vidi TAA Judgement, *supra* bilješka 69, § 281.

⁷⁵ Primjerice, kod brodarskog ugovora na putovanje (*voyage charter*) bitni elementi transportnog zahtjeva su vrsta i količina tereta koji se prevozi, luke ukrcaja i iskrcaja, vrijeme stajnice i tehničke karakteristike broda kojim se prijevoz treba izvršiti.

Usluga prijevoza u slobodnoj plovidbi može se obavljati temeljem različitih vrsta ugovora o prijevozu: time chartera, voyage chartera i “affreightment” ugovora (*contract of affreightment*, dalje: COA).⁷⁶ Potrebno je utvrditi smatra li strana potražnje usluge koje se obavljaju temeljem različitih vrsta ugovora o prijevozu zamjenjivima. Ako da, te će usluge pripadati istom mjerodavnom tržištu.

Kod utvrđivanja mjerodavnog tržišta proizvoda na strani ponude (zamjenjivosti ponude) fizičke i tehničke karakteristike tereta koji se prevozi i vrsta broda kojim se prijevoz izvršava daju prve naznake o mjerodavnom tržištu.⁷⁷ Naime, ako se brod može prilagoditi za prijevoz različitih vrsta tereta, uz zanemarive troškove i u kratkom vremenu, pružatelj usluga tramperskog prijevoza mogu se natjecati za prijevoz više vrsta tereta, a mjerodavno tržište sadržavat će više od jedne vrste tereta.⁷⁸

U svezi s vrstom broda treba napomenuti kako je u industriji prijevoza morem uvriježeno stajalište da različite veličine brodova čine odvojene tržišta.⁷⁹ U normalnim tržišnim okolnostima, uzimajući u obzir ekonomiju razmjera, prijevozne usluge kod kojih postoji veliki nerazmjer između količine tereta i veličine broda kojim se te usluge pružaju, ne mogu se pružati prema kompetitivnim vozarinama. Nadalje, zamjenjivost brodova s obzirom na njihovu veličinu može biti ograničena restrikcijama u svezi s dopuštenim gazom broda u lukama i kanalima.

Dodatni faktori koji mogu utjecati na stajališta strane ponude ili potražnje o zamjenjivosti jesu: pouzdanost pružatelja usluge, sigurnost, sigurnosna zaštita brodova

76 COA je ugovor kojim se prijevoznik obvezuje prevesti više serija određene vrste tereta po cijeni određenoj prema jedinici tereta ili količini. Ugovor u pravilu ne sadržava točnu specifikaciju broda kojim će se teret prevoziti već je njime određena samo obveza prijevoznika da osigura potreban brodski prostor za prijevoz ugovorene količine tereta prema ugovorenim destinacijama. Kako je prijevozniku prepušteno planiranje izvršenja svakog pojedinog putovanja, kao i izbor broda kojim će se izvršiti prijevoz on može povećati svoju učinkovitost racionalnim korištenjem svoje flote. Primjerice zamjenjivanjem tereta među brodovima koji čine njegovu flotu i korištenjem povratnih putovanja za prijevoz tereta čije je odredište ista točka prijevoznik može smanjiti svoje ukupne troškove prijevoza. Osnovni problem kod dogovaranja ove vrste ugovora je taj što točne količine i točno vrijeme izvršenja prijevoza u pravilu nisu poznati u vrijeme zaključenja ugovora, pa se količina tereta često određuje okvirno (minimalno x, maksimalno y tona) dok se vrijeme izvršenja prijevoza određuje generalizirajućim klauzulama, primjerice “pošiljke koje su predmet ugovora krcatelj se obvezuje dostavljati ravnomjerno za vrijeme cjelokupnog ugovorenog razdoblja.” Postoji veliki interes prijevoznika za sklapanje ove vrste ugovora jer se njima osigurava kontinuirano pristizanje tereta za vrijeme trajanja ugovora što krcateljima omogućuje pregovaranje i postizanje povoljnijih uvjeta prijevoza. COAs se sklapaju na tržištima suhog rasutog tereta kao što su željezna ruda i ugljen, a veliki korisnici ove vrste prijevoznih ugovora su i tvornice čelika iz Europe i Dalekog Istoka. COAs se koriste i u mnogim specijaliziranim trgovinama (drvom, papirom, celulozom, zamrznutim teretom, automobilima, plinom itd.). O COAs piše i Časlav Pejović, vidi Pravna priroda time chartera, *Uporedno pomorsko pravo*, 33 (1-2), (1992), str.45-64, osobito str. 47-50.

77 Primjerice, tekući rasuti teret ne može se prevoziti u brodovima predviđenim za prijevoz suhog rasutog tereta ili zamrznuti teret se ne može prevoziti u brodovima predviđenim za prijevoz automobila.

78 Brod predviđen za prijevoz suhog rasutog tereta koji je prevezio ugljen može se prilagoditi za prijevoz žitarica nakon samo jednodnevnog postupka ispiranja koje se može izvršiti za vrijeme plovidbe u balastu.

79 I u izvješćima stručnih konzultanata prisutna je podjela tržišta prema veličini brodova.

i zahtjevi predviđeni propisima (primjerice, korištenje tankera s dvostrukom oplatom u vodama EZ-a).

Kada je riječ o određivanju mjerodavnog zemljopisnog tržišta u slobodnoj plovidbi, zahtjev za pružanje usluga prijevoza morem najčešće sadržava zemljopisne oznake o luci ukrcaja i iskrcaja čime se daju prve naznake potrebne za definiranje mjerodavnog zemljopisnog tržišta na strani potražnje. Sa strane ponude, luke su u pravilu zamjenjive jer se usluge ne pružaju prema unaprijed određenom plovidbenom redu, kao kod linijske plovidbe, već na temelju specifične potražnje. Zamjenjivost luka može biti ograničena činiteljima koji utječu na dopuštenost plovidbe brodova u određenim lukama ili regijama, kao što su dopušteni gaz broda ili standardi zaštite okoliša.

Neka zemljopisna tržišta prisutna su samo u određenim godišnjim dobima, primjerice kad klimatski uvjeti ili vrijeme žetve utječu na pojavu potražnje za brodovima pogodnim za prijevoz određene vrste tereta.

5.1.3. Izračunavanje tržišnog udjela

U linijskoj plovidbi podaci o kapacitetu i/ili količini prevezenog tereta uzeti su kao osnova za izračunavanje tržišnih udjela u više odluka Komisije i europskih sudova.⁸⁰

Kada se govori o tržištu tramperskih prijevoznih usluga potrebno je reći kako se na tom tržištu pružatelji usluga natječu za dodjeljivanje ugovora o prijevozu, tj. oni "prodaju putovanja". Ovisno o specifičnoj usluzi, različiti se podaci mogu upotrijebiti za izračunavanje godišnjeg tržišnog udjela⁸¹ poduzetnika u tramperskoj plovidbi. To su, primjerice: broj putovanja, količinski ili vrijednosni udio stranaka u prijevozu određene vrste tereta, udio stranaka u tržištu ugovora o time charteru, podaci koji se odnose na pregovore o sklapanju ugovora pojedinih stranaka te udio stranaka u kapacitetu određene flote (prema vrsti i veličini brodova).⁸²

80 Vidi TACA Decision, *supra* bilješka 69, § 85, Revised TACA Decision *supra* bilješka 49, §§ 85 i 86 i the TACA Judgement, §§ 924,925 i 927, *supra* bilješka 72.

81 Ovisno o karakteristikama pojedinog tržišta tramperskih prijevoznih usluga mogu se koristiti i kraći vremenski periodi.

82 Podaci o kapacitetu brodova osiguravaju informacije o stranačkoj sposobnosti natjecanja za obavljanje prijevoza morem. Podaci koji se odnose na pregovore o sklapanju ugovora pokazatelj su mogućnosti korištenja tržišne snage stranaka u tim pregovorima.

5.2. Horizontalni sporazumi u segmentu pomorskog prijevoza

Sporazumi o suradnji u kojima sudjeluju izravni i potencijalni konkurenti česta su pojava na tržištu pomorskog prijevoza. Kako oni mogu imati negativan utjecaj na tržišnu utakmicu, poduzetnici moraju voditi računa da se pri njihovom sklapanju i izvršavanju pridržavaju pravila o tržišnom natjecanju. Na tržištima usluga, kao što je tržište pomorskog prijevoza, za procjenu učinaka koje sporazum može imati na mjerodavnom tržištu osobito su važni slijedeći elementi: cijene, troškovi, kvaliteta, učestalost i raznolikost usluge, inovacije, marketing i komercijalizacija usluge.

Nacrtom smjernica uređene su tri vrste sporazuma prijevoznih poduzetnika od osobite važnosti za pružanje usluga prijevoza morem: tehnički sporazumi, sporazumi o razmjeni podataka među konkurentima u linijskoj plovidbi i pool-ovi u slobodnoj plovidbi.

5.2.1. Tehnički sporazumi

Na određene vrste tehničkih sporazuma ne primjenjuje se zabrana iz čl. 81. UEZ-a jer se njima ne ograničava tržišna utakmica. To su primjerice horizontalni sporazumi čiji je jedini cilj i učinak postizanje tehničkih unaprjeđenja ili ostvarivanje tehničke suradnje. U ovu kategoriju spadaju primjerice sporazumi koji se odnose na uvođenje standarda u zaštiti okoliša, dok se sporazumi koji se odnose na cijene, kapacitet i ostale parametre tržišne utakmice u pravilu ne smatraju tehničkim sporazumima.⁸³

5.2.2. Sporazumi o razmjeni podataka među konkurentima u linijskoj plovidbi

U mnogim industrijama postoji praksa prikupljanja, razmjenjivanja i objavljivanja skupnih statistika i općih podataka o tržištu. Na taj se način povećava transparentnost tržišta i znanje kupaca o njegovom funkcioniranju. Međutim, razmjenjivanje trgovinski osjetljivih podataka može smanjiti ili potpuno ukloniti neizvjesnost u svezi s funkcioniranjem određenog tržišta i budućim ponašanjem konkurenata zbog čega dolazi do ograničavanja tržišne utakmice i povrede čl. 81. UEZ-a. Cilj je Smjernica pomoći pružateljima usluga linijskog prijevoza u procjeni u kojim se slučajevima takvom razmjenom podataka krši pravo tržišnog natjecanja.

⁸³ Vidi Commission Decision No 200/627/EC (Case IV/34.018-Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTSCA), OJ L 268, 20.10.2000., p.1., § 153.

Sudska praksa europskih sudova daje općenite smjernice za ocjenjivanje mogućih učinaka razmjene podataka. Sud je utvrdio da na visoko koncentriranim oligopolističkim tržištima na kojima je tržišno natjecanje već u velikoj mjeri reducirano, razmjena preciznih podataka o pojedinačnim prodajama, u kratkim vremenskim intervalima, između glavnih konkurenata, uz isključenje ostalih ponuditelja i potrošača, može znatno narušiti tržišno natjecanje među trgovcima.⁸⁴ Sud Europskih zajednica utvrdio je da se razmjenom podataka mogu povrijediti pravila o tržišnom natjecanju i u slučajevima kada tržište nije visoko koncentrirano, ali je umanjena autonomija poduzetnika u donošenju poslovnih odluka zbog pritisa koji proizlaze iz naknadne rasprave o tim podacima s njihovim konkurentima.⁸⁵ Suprotno tomu, postoji odluka Suda Europskih zajednica u kojoj je zauzeto stajalište kako sustav tromjesečnog objavljivanja cijena nije umanjio neizvjesnost pojedinog poduzetnika o budućem ponašanju njegovih konkurenata, te kako se time ne krši čl. 81. st. 1. UEZ-a.⁸⁶

Iz navedenog proizlazi da se izravni ili mogući učinci razmjene podataka na tržišno natjecanje moraju ocjenjivati od slučaja do slučaja jer oni ovise o kombinaciji različitih činitelja karakterističnih za svaki pojedini slučaj. Dva ključna elementa, koja po mišljenju Komisije treba promatrati kod ocjenjivanja učinaka razmjene podataka jesu struktura tržišta na kojem se podaci razmjenjuju i karakteristike same razmjene podataka. Mora se voditi računa i o potencijalnim učincima koje bi razmjena podataka mogla imati na tržište u usporedbi s kompetitivnom situacijom na tržištu u slučaju neprimjenjivanja sustava razmjene podataka. Da bi se na nju primijenio čl. 81. st. 1. UEZ-a razmjena podataka mora imati znatno nepovoljne učinke na tržišno natjecanje.

5.2.2.1. Struktura tržišta

Stupanj koncentriranosti tržišta i struktura ponude i potražnje glavna su obilježja o kojima ovisi primjenjuje li se na konkretni sustav razmjene podataka čl. 81. UEZ-a. Utvrđivanje stupnja koncentriranosti tržišta⁸⁷ osobito je važno jer su na visoko koncentriranim oligopolističkim tržištima ograničavajući učinci razmjene podataka

84 Vidi presudu Prvostupajnskog suda u predmetu T-35/92 *John Deere Ltd v Commission*, *supra* bilješka 32, § 51 potvrđenu presudom Suda EZ-a, § 89 i presudu Suda EZ-a u predmetu C-238/05, *Asnef-Equifax v Asociacion de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc)*, OJ C 331, 30. 12. 2006., p.10, § 52.

85 Vidi presudu Prvostupajnskog suda u predmetu T-141/94 *Thyssen Stahl AG v Commission* (1999) ECR II-347, §§ 402 i 403.

86 Vidi presudu Suda Europskih zajednica u spojenim predmetima C -89/85, C-104/85, C-114/85, C- 116/85, C-117/85, C-125/85 i C-129/85 *A. Ahlström Oskeyhtiö and others v Commission* (1993) ECR I-01307, §§ 59-65.

87 Vidi *supra*, bilješka 57.

mnogo veći nego na manje koncentriranim tržištima. Naime, veća transparentnost na koncentriranim tržištima može ojačati međuovisnost tvrtki i smanjiti intenzitet tržišnog natjecanja odnosno može omogućiti konkurentima da saznaju tržišne pozicije i strategije konkurenata i tako značajno narušiti tržišno natjecanje među njima.⁸⁸ Značajan činitelj je i struktura ponude i potražnje, tj. broj konkurenata, simetrija i stabilnost njihovih tržišnih udjela te postojanje bilo koje vrste strukturalnih i operativnih veza među njima.⁸⁹

5.2.2.2. Obilježja podataka koji su predmet razmjene

Razmjena podataka koji su javno dobro ne predstavlja povredu čl. 81. st. 1. UEZ-a,⁹⁰ ali ako se ti podaci spajaju s drugim podacima takvi podaci mogu biti trgovinski osjetljivi i njihova razmjena može potencijalno narušiti tržišno natjecanje.

Podaci koji nisu prošli i koji se odnose na parametre tržišnog natjecanja kao što su cijena, kapacitet ili troškovi, smatrat će se trgovinski osjetljivima i postoji veća vjerojatnost da će se razmjenom tih podataka povrijediti čl. 81. st. 1. UEZ-a nego razmjenom podataka koji su manje trgovinski osjetljivi.

Nadalje, podaci mogu biti pojedinačni (individualni) ili skupni. Individualni podaci odnose se na poslovanje određenog ili odredivog poduzetnika, dok su skupni podaci kombinacija podataka o poslovanju dovoljnog broja neovisnih poduzetnika, tako da otkrivanje individualnih podataka nije moguće. Veća je vjerojatnost da će se razmjenom individualnih podataka prekršiti čl. 81. UEZ-a, ako je riječ o razmjeni trgovinski osjetljivih podataka. Čl. 81. st. 1. UEZ-a u pravilu se ne primjenjuje na razmjenu skupnih podataka.

Podaci mogu biti prošli (povijesni), sadašnji ili budući (historic, recent or future). Smatra se da se na razmjenu prošlih podataka u pravilu ne primjenjuje čl. 81. st. 1. UEZ-a jer ona ne može imati značajan utjecaj na buduće ponašanje poduzetnika. U predmetima koji su se rješavali pred Komisijom ona je zauzela stajalište da su podaci

88 Za razliku od toga na kompetitivnim tržištima transparentnost može pospješiti tržišnu utakmicu među konkurentima. To je jedan od argumanata koji je ELAA isticala u prilog svojim prijedlozima za uvođenje sustava razmjene podataka među linijskim prijevoznicima navodeći kako je tržište linijskog prijevoza kompetitivno i kako nije sklonu koluziji.

89 Primjerice, članstvo konkurenata u konzorcijima u kojima je linijskim prijevoznicima dopušteno razmjenjivanje podataka radi zajedničkog pružanja usluge. ESC u svom komentaru na Nacrt smjernica istaknuo je kako bi Smjernicama trebalo zabraniti razmjenu podataka o količinama i kapacitetu između prijevoznika koji već razmjenjuju podatke u okviru konzorcija.

Vidi <http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/pdf>, p.16.

90 Vidi TACA Judgement, *supra* bilješka 72, § 1154.

stariji od godine dana prošli,⁹¹ dok je podatke stare manje od godine dana smatrala recentnima.⁹² U Nacrtu smjernica navodi se kako kod donošenja ocjene o tome smatraju li se određeni podaci recentnima ili prošlima treba postupati uz određenu dozu fleksibilnosti vodeći računa prvenstveno o tome u kojem vremenu podaci postaju zastarjeli na mjerodavnom tržištu.⁹³

Budući podaci odnose se na poduzetnikovo predviđanje o tome kako će se tržište razvijati, ili na poslovnu strategiju koju on planira slijediti na tom tržištu. Njihovo razmjenjivanje je osobito problematično ako se oni odnose na cijene ili output. Razmjenom budućih podataka mogu se otkriti buduće trgovinske strategije poduzetnika i tako umanjiti suparništvo među njima, što može imati ograničavajući učinak na tržišno natjecanje.

U Nacrtu smjernica također se ističe značaj učestalosti razmjene podataka. Što se podaci učestalije razmjenjuju, to će konkurenti moći brže reagirati na promjene. Na taj se način omogućuje kažnjavanje konkurenata koji se ne pridržavaju tajnih dogovora i smanjuje inicijativa za kompetitivnim aktivnostima na tržištu.

U Nacrtu smjernica navodi se kako razmjena prošlih podataka o količinama i kapacitetu, čak i ako je riječ o pojedinačnim podacima, neće ograničavati konkurenciju. Kada se određeni podaci mogu smatrati prošlima ovisit će o učinku koji njihovo otkrivanje može imati na mjerodavno tržište. Skupni podaci ranije će se smatrati prošlima nego individualni. Isto tako, razmjenjivanje recentnih podataka o količinama i kapacitetu neće biti ograničavajuće za tržišno natjecanje ako se radi o podacima iz kojih se izravno ni neizravno ne mogu otkriti individualne transakcije krcatelja ili prijevoznika.

Nacrtom smjernica poziva se na oprezno postupanje kod ocjenjivanja podataka o prognozi upotrebe kapaciteta koji nisu utemeljeni na javno dostupnim podacima, čak i ako je riječ o skupnim podacima, osobito na koncentriranim tržištima. Na tržištu usluga linijskog prijevoza morem podaci o kapacitetu odlučujući su parametar za usklađivanje kompetitivnog djelovanja i imaju izravan učinak na cijene. Skupni podaci o budućoj upotrebi kapaciteta pokazuju na kojim će se trgovinskim pravcima kapacitet razmjestiti i mogu biti antikompetitivni jer mogu dovesti do usvajanja zajedničke

91 Komisijinu odluku u predmetu *UK Agricultural Tractor Registration Exchange*, *supra* bilješka 32, § 50.

92 Commission Decision No 98/4/ECSC u predmetu *Wirtschaftsvereinigung Stahl*, OJ L, 3.1.1998., p.10, § 17.

93 ELAA u komentaru na Nacrt smjernica navodi da podaci u linijskom prijevozu relativno brzo zastarijevaju zbog prirode te vrste usluga koje se konzumiraju čim su proizvedene zbog čega se često govori o "propadljivosti kapaciteta" u linijskom prijevozu. ELAA smatra da bi se, sukladno tomu podaci o kapacitetu i količini prvezenog tereta mogli razmjenjivati u nekompiliranom obliku već nakon šest mjeseci jer oni tada više nisu trgovinski osjetljivi. Štoviše, ELAA smatra kako bi se podaci koje nije moguće individualizirati mogli razmjenjivati već nakon četiri mjeseca. U svakom slučaju nije dopušteno otkrivanje podataka koji se odnose na konkretnog linijskog prijevoznika. Vidi Anex 1. komentara ELAA na Nacrtu smjernica, <http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa.pdf>, p. 12.

politike nekih ili svih prijevoznika što će rezultirati pružanjem usluga po cijenama koje će biti više od cijena koje proizlaze iz učinkovitog tržišnog natjecanja.⁹⁴

U Nacrtu smjernica razmatra se i indeks cijene koji pokazuje prosječno kretanje cijena kontejnerskog prijevoza robe. Navodi se kako se izradom indeksa cijene utemeljenog na podacima koji se odnose na cijelu skupinu poduzetnika (tj. koji su u dovoljnom stupnju objedinjeni) u pravilu neće prekršiti čl. 81. UEZ-a. U ocjenjivanju učinka indeksa cijene na relevantno mjerodavno tržište treba se voditi računa o stupnju objedinjenosti podataka, povijesnoj odnosno recentnoj prirodi podataka i vremenskim intervalima u kojima se indeks cijene objavljuje. Također, Nacrtom smjernica preporuča se da se svi pojedinačni elementi određenog sustava razmjene podataka ocjenjuju zajednički kako bi se moglo uzeti u obzir potencijalnu interakciju između različitih vrsta podataka koji se razmjenjuju.⁹⁵

Ističe se kako je moguće da razmjena podataka između prijevoznika koja ograničava tržišno natjecanje također proizvodi pozitivne gospodarske učinke kao što su bolje planiranje investicija i efikasniju upotrebu kapaciteta. Ti učinci moraju biti preneseni na potrošače kako bi im se u najmanju ruku nadoknadili negativni učinci razmjene podataka u smislu čl. 81. st. 3. UEZ-a. Ako sustav razmjene podataka ispunjava sve uvjete propisane čl. 81. st. 3. UEZ-a, zabrana iz čl. 81. st. 1. UEZ-a neće se primjenjivati.

Nacrt smjernica upozorava na opasnost od održavanja sastanaka s isključivim sudjelovanjem prijevoznika na kojima bi se raspravljalo o recentnim podacima jer bi se na taj način moglo ukloniti suparništvo među stankama koje u njima sudjeluju. Takvo savjetovanje među konkurentima prema Nacrtu smjernica ne bi se smjelo dopustiti, a stranke koje u njemu sudjeluju bile bi dužne dokazati da ono ispunjava uvjete čl. 81. st. 3. UEZ-a kako bi se moglo izuzeti od zabrane iz čl. 81. st. 1. UEZ-a.⁹⁶ Za razliku od toga, legitimno je pravo prijevoznika da se sastaju u okviru trgovinskih udruženja i raspravljaju o javno dostupnim podacima o tržištu ili tehničkim standardima i standardima u zaštiti okoliša.

94 Dok se ESC oštro protivi tome da se Smjernicama dopusti razmjena podatka o budućoj upotrebi kapaciteta ističući kako će ona dovesti do usvajanja zajedničke poslovne politike među svim prijevoznicima koji sudjeluju u razmjeni podataka te cijenama usluga višim od cijena koje proizlaze iz učinkovitog tržišnog natjecanja, ELAA smatra da kako izrada mjesečnih podataka o upotrebi kapaciteta utemeljena na javno dostupnim podacima nije protivna čl. 81. UEZ-a jer se njome ne otkrivaju bilo kakve poslovne tajne među konkurentima. *Ibidem*, str. 12.

95 Primjerice interakciju između podataka o kapacitetu i količini tereta i podataka o indeksu cijene.

96 ESC protivi se održavanju sastanaka s isključivim sudjelovanjem prijevoznika na kojima bi se raspravljalo o recentnim podacima pod bilo kojim uvjetima kao i raspravljanju o javno dostupnim podacima u okviru trgovinskih udruženja. Vidi komentar ESC na Nacrt smjernica, *supra* bilješka 89, str. 13

5.2.3. Sporazumi o pool-u u slobodnoj plovidbi⁹⁷

U Nacrtu smjernica razlikuju se tri vrste sporazuma o pool-u u linijskoj plovidbi:⁹⁸

1. Pool-ovi na koje se neće primjenjivati čl. 81. st. 1. UEZ-a

Na sporazume o pool-u neće se primjenjivati čl. 81. st. 1. UEZ-a ako članovi pool-a nisu izravni ni potencijalni konkurenti ili nisu u mogućnosti samostalno pružati usluge obuhvaćene sporazumom. To će biti slučaj, primjerice, kad dvojica ili više brodovlasnika osnuju pool s isključivim ciljem davanja ponuda za sklapanje COAs i izvršavanje tih ugovora za koje svaki od njih ne bi mogao dati prihvatljivu ponudu ili ih ne bi mogao samostalno izvršavati. Tu spadaju i pool-ovi koji ne utječu na tržišno natjecanje jer su male vrijednosti i/ili značajno ne utječu na trgovinu između država članica. Da bi se izuzeli od primjene čl. 81. st. 1. UEZ-a sporazumi male vrijednosti ne smiju sadržavati odredbe o zajedničkom određivanju cijena i zajedničkom marketingu, a kod sporazuma koji ne utječu značajno na tržišno natjecanje između država članica EZ-a mora se raditi o uslugama koje po svojoj prirodi u pravilu utječu na trgovinu među državama članicama.

2. Pool-ovi na koje će se u pravilu primjenjivati čl. 81. st. 1. UEZ-a

Ako sporazum o pool-u među konkurentima ima za cilj ograničavanje tržišne utakmice određivanjem cijena, ograničavanjem outputa, dijeljenjem tržišta ili kupaca, na njega će se primjenjivati čl. 81. st. 1. UEZ-a. Na sporazume među konkurentima kojima se određuju cijene uvijek će se primjenjivati čl. 81. st. 1. UEZ-a, bez obzira na tržišnu snagu stranaka tog sporazuma.⁹⁹

3. Pool-ovi na koje se u određenim okolnostima može primijeniti čl. 81. st. 1. UEZ-a

Ako cilj pool-a nije ograničavanje tržišnog natjecanja potrebno je izvršiti analizu njegovih tržišnih učinaka. Na sporazum će se primijeniti čl. 81. st. 1 u slučajevima kad on ima znatno nepovoljan učinak na parametre tržišnog natjecanja kao što su cijene,

⁹⁷ Vidi *supra*, toč. 1.1.1.

⁹⁸ Pool-ovi na koje se primjenjuje Uredba 139/2004 o kontroli koncentracija među poduzetnicima, jer se radi o zajedničkim pothvatima koji na trajnoj osnovi djeluju kao neovisni gospodarski subjekti (*full-function joint ventures*) nisu pod izravnim utjecajem promjena koje donosi Uredba 1419/2006. Vidi Council Regulation No 139/2004 on the control of concentrations between undertakings (the EC merger Regulation), OJ L 24, 29.1.2004., p.1. Ako takvi pool-ovi imaju cilj ili je njihov učinak usklađivanje kompetitivnog ponašanja društava-majki, to će se procjenjivati prema kriterijima predviđenim čl. 81. st. 1. i st. 3. UEZ kako bi se utvrdilo je li takvo djelovanje u skladu s zajedničkim tržištem.

⁹⁹ Vidi Guidelines on Horizontal Cooperation Agreements, *supra* bilješka 2, §§ 144, 148.

troškovi, raznolikost usluga, kvaliteta usluga i inovacije. Sporazum može imati takav učinak zbog značajnog smanjenja suparništva među stankama sporazuma ili među strankama i trećima.¹⁰⁰

Sposobnost pool-a da prouzroči značajne negativne učinke ovisi o gospodarskom kontekstu u kojem on djeluje, pri čemu treba uzeti u obzir prirodu konkretnog sporazuma, zajedničku tržišnu snagu poduzetnika i strukturalna obilježja određenog tržišta. Potrebno je također utvrditi utječe li pool na kompetitivno ponašanje stranaka na susjednim tržištima, usko povezanim s tržištem na kojem dolazi do suradnje poduzetnika sklapanjem sporazuma o pool-u.¹⁰¹

U svezi s prirodom određenog sporazuma o pool-u, potrebno je utvrditi sadrži li on odredbe kojima se članovima pool-a zabranjuju aktivnosti na istom tržištu izvan pool-a i u kojoj je mjeri razmjena trgovinski osjetljivih podataka, koja primjerice može utjecati na ponašanja članova pool-a koji djeluju na istom tržištu izvan pool-a (što nije dopušteno), u skladu s poslovnim politikom pool-a.

Kad je riječ o strukturalnim faktorima određenog tržišta mala je vjerojatnost da će pool koji ima nizak tržišni udio imati ograničavajuće učinke. Dodatni činitelji koje je potrebno razmotriti radi ocjene tržišnih učinaka pool-a jesu: koncentriranost tržišta, položaj i broj konkurenata, stabilnost njihovih tržišnih udjela, broj članova u pool-a, prepreke ulaska na tržište i vjerojatnost ulaska na tržište novih poduzetnika, transparentnost tržišta, kompenzacijska snaga korisnika prijevoza, te priroda usluga (njihova homogenost ili diferenciranost).

Ako je pojedini sporazum o pool-u obuhvaćen zabranom propisanom u čl. 81. UEZ-a teret dokaza je na poduzetnicima, strankama pool-a, da dokažu da se pool može opravdati temeljem čl. 81. st.3. UEZ-a. One moraju dokazati da:

1. Sporazum o pool-u unaprjeđuje pružanje prijevoznih usluga ili promiče tehnički ili gospodarski napredak. Postignuta unaprjeđenja ne smiju predstavljati uštedu troškova koja je sastavni dio tržišne utakmice, već moraju proizlaziti iz povezivanja gospodarskih aktivnosti u okviru pool-a. Utvrdit će se i doprinos svake stranke u obliku investicija i tehnologije.
2. Od spomenutih gospodarskih unaprjeđenja moraju imati koristi ne samo članovi pool-a, nego i potrošači kojima se mora u najmanju ruku nadoknaditi gubitci koji proizlaze iz ograničenja tržišnog natjecanja. Što je veće ograničenje konkurencije, to moraju biti veća unaprjeđenja i prijenos koristi na korisnike prijevoza.
3. Ne smiju postojati manje ograničavajući načini postizanja istih učinaka.
4. Pool ne smije omogućiti uklanjanje konkurencije u značajnom dijelu njime obuhvaćenih usluga.

¹⁰⁰ Vidi Guidelines on the application of Article 81(3) of the Treaty, § 16., OJ, C101, 27. 4. 2004., p.97.

¹⁰¹ Primjerice, kad pool djeluje na tržištu prijevoza automobila u za to specijaliziranim brodovima, a članovi pool-a pružaju prijevozne usluge na ro-ro tržištu.

6. ZAKLJUČAK

Prema sadašnjem stanju stvari Europska unija će biti prva među svojim trgovačkim partnerima koja će zabraniti konferencijske sporazume između linijskih prijevoznika. Ta je činjenica najveće zanimanje pobudila među velikim uvoznicima i izvoznicima te prijevoznicima koji pružaju usluge linijskog prijevoza na linijama s EU. Među njima vodi se žestoka rasprava o opravdanosti postojanja linijskih konferencija u recentnim tržišnim okolnostima i budućim modalitetima suradnje između linijskih prijevoznika još od 2003. godine, kad je Komisija započela konzultacije sa zainteresiranim strankama u svezi s izmjenom Uredbe 4056/86. Njihova su stajališta dijametralno suprotna. Dok prijevoznici smatraju kako im i nakon ukidanja konferencijskog sustava treba dopustiti suradnju u okviru sustava razmjene podataka, koji bi im omogućio praćenje ponude i potražnje te donošenje boljih poslovnih odluka o investicijama u svezi s nabavom kapaciteta, što je preduvjet stabilne ponude usluga linijskog prijevoza, krcatelji drže da je sustav razmjene podataka samo pokušaj prijevoznika da zadrži status quo te da će on omogućiti njihovo tajno dogovaranje, što će dovesti do uklanjanja tržišnog natjecanja i nametanja viših cijena usluga od onih koje bi proizlazile iz učinkovitog tržišnog natjecanja.

U Obavijesti iz rujna 2006. godine Komisija je iznijela svoja stajališta o predloženom sustavu razmjene podataka između linijskih prijevoznika. U njoj se analiziraju potencijalni učinci sporazuma o razmjeni podataka, posebice s obzirom na strukturalna obilježja tržišta linijskog prijevoza te obilježja same razmjene podataka. Zaključeno je kako su tržišta usluga međunarodnog linijskog prijevoza morem koncentrirana tržišta s relativno malim brojem operatera koji djeluju na pojedinom tržištu. Suprotno navodima ELAA, istaknuto je kako je riječ o tržištima koja su sklona koluziji jer imaju "koluzijsku povijest". Naime, prijevoznici koji pružaju usluge međunarodnog linijskog prijevoza već više od 130 godina određuju cijene i reguliraju ponudu kapaciteta u okviru linijskih konferencija. U svezi s obilježjima same razmjene podataka, naglašeno je kako su podaci koji se razmjenjuju recentni i vrlo detaljni, a u jednom od stupnjeva razmjene predviđena je i razmjena podataka koji se odnose na buduću ponudu kapaciteta. Nadalje, stupanj objedinjenosti podataka nije uvijek zadovoljavajući što omogućuje identifikaciju individualnih podataka o poslovanju pojedinog prijevoznika. Prijedlogom ELAA predviđeno je i održavanje konzultacija prijevoznika na kojima bi se raspravljalo o kretanju ponude i potražnje te izrada prosječnog tečajnog indeksa koji će omogućiti usklađivanje dijela cijene linijskog prijevoza. Sve bi to, mišljenje je Komisije, moglo dovesti do zamjene natjecanja među poduzetnicima koji djeluju na tržištu međunarodnog linijskog prijevoza morem suradnjom te prouzročiti uklanjanje tržišnog natjecanja.

Kao ishod brojnih analiza i konzultacija sa zainteresiranim strankama Komisija je rujnu 2007. godine objavila Nacrt smjernica o primjeni čl. 81. UEZ-a na usluge

prijevoza morem u kojima je najveću pažnju posvetila upravo horizontalnim sporazuma o suradnji prijevoznih poduzetnika u segmentu pomorskog prijevoza, sporazumima o razmjeni podataka među konkurentima u linijskoj plovidbi i pool-ovima u slobodnoj plovidbi.

Istaknuto je kako Komisija do sad nije primijenila čl. 81. UEZ-a na pool-ove pa u tom pogledu ne postoji praksa Komisije, a ne postoji ni relevantna praksa europskih sudova. U Nacrtu smjernica razlikuju se tri vrste sporazuma o pool-u. Prvi su oni na koje se neće primjenjivati čl. 81. st. 1. UEZ-a. To su sporazumi kod kojih članovi pool-a nisu izravni ni potencijalni konkurenti ili nisu u mogućnosti samostalno pružati usluge obuhvaćene sporazumom. Drugu skupinu čine oni sporazumi na koje će se, u pravilu primjenjivati čl. 81. st.1. UEZ-a. To su sporazumi o pool-u među konkurentima kojima je cilj ograničavanje tržišne utakmice određivanjem cijena, ograničavanjem outputa, dijeljenjem tržišta ili kupaca. I konačno, u Smjernicama se obrađuju i pool-ovi kod kojih u određenim okolnostima može doći do primjene čl. 81. st.1.UEZ-a. To su oni pool-ovi čiji cilj nije ograničavanje tržišnog natjecanja, te je potrebno izvršiti analizu tržišnih učinaka pool-a. Na sporazum će se primijeniti čl. 81.st.1 UEZ-a u slučajevima kada on ima znatno nepovoljan učinak na parametre tržišnog natjecanja kao što su cijene, troškovi, raznolikost usluga, kvalitetu usluga i inovacije. Sporazum može imati takav učinak zbog značajnog smanjenja suparništva između stranaka sporazuma ili između stranaka i trećih. Sposobnost pool-a da prouzroči značajne negativne učinke ovisi o gospodarskom kontekstu u kojem on djeluje, pri čemu treba uzeti u obzir prirodu konkretnog sporazuma, zajedničku tržišnu snagu poduzetnika i strukturalna obilježja određenog tržišta.

Kad je riječ o sporazumima o razmjeni podataka između linijskih prijevoznika ističe se da se ti sporazumi moraju ocjenjivati od slučaja do slučaja jer njihov učinak na tržišno natjecanje ovisi o velikom broju obilježja i njihovom međusobnom odnosu, specifičnom za svaki pojedini slučaj. Komisija je u izradi Nacrta smjernica vodila računa o praksi europskih sudova i Europske komisije o razmjenjivanju podataka među konkurentima.

U Nacrtu smjernica navodi se kako razmjena prošlih podataka o količinama i kapacitetu, čak i ako je riječ o pojedinačnim podacima, neće ograničavati tržišno natjecanje. Kada se određeni podaci mogu smatrati prošlima ovisit će o učinku koji njihovo otkrivanje može imati na mjerodavno tržište. Skupni podaci ranije će se smatrati prošlima nego individualni. Isto tako, razmjenjivanje recentnih podataka o količinama i kapacitetu neće biti ograničavajuće za tržišno natjecanje ako se radi o podacima iz kojih se izravno ni neizravno ne mogu otkriti individualne transakcije krcatelja ili prijevoznika.

Nacrtom smjernica poziva se na oprezno postupanje kod ocjenjivanja razmjene podataka o budućoj upotrebi kapaciteta koji nisu utemeljeni na javno dostupnim podacima, čak i kad se radi o skupnim podacima, osobito na koncentriranim tržištima.

Skupni podaci o budućoj upotrebi kapaciteta pokazuju na kojim će se trgovinskim pravcima kapacitet rasporediti te mogu biti antikompetitivni jer mogu dovesti do usvajanja zajedničke poslovne politike nekih ili svih prijevoznih poduzetnika u linijskoj plovidbi, što će prouzročiti uklanjanje tržišnog natjecanja.

Nacrt smjernica upozorava na opasnost od održavanja sastanaka s isključivim sudjelovanjem prijevoznika na kojima bi se raspravljalo o recentnim i detaljiziranim podacima jer bi se na taj način moglo ukloniti suparništvo među stankama koje u njima sudjeluju. Takvo savjetovanje među konkurentima, prema Nacrtu smjernica, ne bi se smjelo dopustiti. Za razliku od toga, legitimno je pravo prijevoznika da se sastaju u okviru trgovinskih udruženja i raspravljaju o javno dostupnim podacima o tržištu ili tehničkim standardima i standardima u zaštiti okoliša.

Kako je riječ o Nacrtu ne možemo sa stopostotnom sigurnošću tvrditi razmjena kojih podataka između linijskih prijevoznika će u budućnosti biti dopuštena, no sigurno je kako Komisija ne odobrava razmjenu podataka o budućoj upotrebi kapaciteta koji nisu utemeljeni na javno dostupnim podacima, čak i kad se radi o skupnim podacima, kao ni sastanke s isključivim sudjelovanjem prijevoznika na kojima bi se raspravljalo o recentnim podacima. Ti elementi sustava razmjene podataka sporni su i za ESC i ELAA što proizlazi iz njihovih komentara na Nacrt smjernica.

U svakom slučaju, obilježja sporazuma koji će zamijeniti linijske konferencije bit će poznata prije 18. listopada 2008. godine kad se počinje primjenjivati odredba o ukidanju skupnog izuzeća od primjene čl. 81. st. 1. UEZ-a na linijske konferencije i kad istječe rok za donošenje Smjernica o primjeni članka 81. UEZ-a na usluge prijevoza morem.

Summary:

*HORIZONTAL COOPERATION AGREEMENTS OF SHIPPING UNDERTAKINGS
IN TRAMP AND LINER SHIPPING IN COMPETITION LAW OF
THE EUROPEAN COMMUNITY*

The paper analyses horizontal cooperation agreements of shipping undertakings in the maritime transport sector. The most important horizontal agreements of liner shipping undertakings are certainly liner conferences. Liner shipping conferences have been granted some form of exemption from the competition rules in many jurisdictions, including the European Community.

In September 2006 the Council of ministers adopted Commission's proposal to repeal the exemption from the EC Treaty's ban on restrictive business practices (Article 81 of the Treaty) for liner conferences on routes to and from the EU. The repeal will enter into force in October 2008. This marks the start of a new competitive regime in the maritime sector. In order to ease the transition to a fully competitive regime, the Commission in September 2007 issued Draft guidelines on the application of Article 81 of the Treaty to maritime transport services in which it deals mostly with horizontal cooperation agreements of shipping undertakings in the maritime transport sector, information exchange agreements in liner shipping and pools in tramp shipping.

Key words: *competition; horizontal cooperation agreements of shipping undertakings; liner shipping; liner conferences; information exchange system; tramp shipping; pool agreements.*

MEĐUNARODNA KONVENCIJA O UKLANJANJU PODRTINA

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF,
znanstveni suradnik
Jadranski zavod Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti,
Doc. dr. sc. RANKA PETRINOVIĆ
Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu

UDK 341.24 : 347.799.2
344.68
351.797 : 35.071.5
Pregledni članak
Primljeno: 7.4.2008.
Prihvaćeno za tisak: 21.5.2008.

U svibnju 2007. godine usvojena je Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina. Propisivanjem prvog sustava unificiranih međunarodnih pravila kojima je cilj osigurati žurno i efikasno uklanjanje opasnih podrtina lociranih izvan teritorijalnog mora Konvencija će popuniti prazninu u postojećoj međunarodnoj regulativi.

Ona uređuje pitanja mjera koje treba poduzeti kada se utvrdi da je u pomorskoj nezgodi nastala podrtina, kao što su prijavljivanje podrtine, upozoravanje pomorca i zainteresiranih država, kriteriji za procjenu opasnosti podrtine, lociranje podrtine, obilježavanje podrtine, kao i druge mjere koje će olakšati uklanjanje podrtina. Središnja djelatnost je uklanjanje podrtine, a u sklopu toga uređuje se pitanje odgovornosti za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtina. Detaljno su propisane obveze upisanog vlasnika i države stranke u vezi obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva za pokrivanje odgovornosti na temelju ove Konvencije. Također, predviđa se pravo ugrožene države na izravnu tužbu protiv upisanog vlasnika.

Proučava se kontekst nastanka i ciljevi ovog novog međunarodnog ugovora. Raščlanjuju se ključne konvencijske odredbe uz njihov komentar. Ukazuje se i na dvojbe i prijedore sastavljača o kojima se raspravljalo na pripremnim radovima.

Ova Konvencija je dobrodošao instrument u nizu IMO-vih instrumenata kojima je svima cilj unaprijediti sigurnost plovidbe, pomorskih operacija i zaštititi morski okoliš. Uspostavom čvrstih pravnih temelja za tretman opasnih podrtina ona će kada stupi na snagu obalnim državama pružiti sigurnost za obavljanje akcija koje su se dugi niz godina nastojale jedinstveno urediti.

Ključne riječi: *podrtina; uklanjanje podrtina; gospodarski pojas; ugrožena država; Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, Nairobi, 2007.*

1. UVODNA RAZMATRANJA

U suvremenim uvjetima pomorske plovidbe incidencija pomorskih nezgoda drastično je smanjena, uglavnom zahvaljujući radu IMO-a i trajnim naporima vlada i pomorskog gospodarstva usmjerenih na osiguravanje sigurnih uvjeta pomorske plovidbe. Tom činjenicom problem je umanjen, međutim ne i otklonjen. Procjenjuje se da danas u svijetu ima oko 1300 opasnih podrtina.¹ Paradoksalno, ali bilježe se statistički podaci o porastu broja podrtina, a oni su posljedica obveze obalnih država da prijavljuju podrtine. Neke od podrtina ozbiljan su izvor opasnosti. Ponajprije, ovisno o njihovoj lokaciji, podrtine mogu predstavljati opasnost za plovidbu, potencijalnu opasnost za druga plovila i njihove posade, nadalje, podrtine, ovisno o prirodi tereta, mogu biti potencijalno opasne za nastanak onečišćenja velikih razmjera mora i okoliša obale. Također, jedno od bitnih pitanja u postupanju s podrtinama su troškovi koji uključuju označavanje i uklanjanje opasnih podrtina, a koji s obzirom na cijenu takvih usluga mogu biti vrlo visoki. Nadalje, na podrtine koje su locirane izvan teritorijalnih voda, ne primjenjuje se nacionalno pravo država, međutim, države su zainteresirane za uklanjanje onih podrtina koje mogu ugrožavati sigurnost plovidbe ili prijetiti nastupanju onečišćenja, a nalaze se izvan njihovog teritorijalnog mora.

Sve to stvara akutne probleme za obalne države i plovidbu, a potreba za usvajanjem konvencije koja će nastojati riješiti spomenute kao i druge probleme povezane s opasnim podrtinama postala je sve izraženija.

Nakon višegodišnjih pripremnih radova² i velikog truda da se segment uklanjanja podrtina unificira i jedinstveno regulira međunarodnom konvencijom donijeta je *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina* (u nastavku ovog rada Konvencija).³ Konvencija je usvojena na petodnevnoj Međunarodnoj konferenciji o uklanjanju podrtina održanoj u Uredu Ujedinjenih naroda u Nairobiju (UNON) od 14. do 18. svibnja 2007. Konferencija je održana pod pokroviteljstvom Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization* - IMO) uz potporu Vlade Kenije i Ureda UN-a u Nairobiju i prvi je takav događaj koji je IMO održao u Africi.⁴

1 http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic_id=1319, stranica posjećena 29. veljače 2008. Autori ovog rada nisu uspjeli doći do egzaktnih podataka koliko opasnih podrtina leži u našim unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, a prema podacima iz povijesno – arheoloških izvora, na dnu hrvatskog dijela Jadrana čak je oko 15 tisuća olupina brodova svih veličina i namjena. Za mali dio njih postoje točni podaci o lokacijama na kojima se nalaze prema: Gradimir Radivojević, (*Po*)tonuli u Jadranu sudbine brodova i ljudi, Otokar Keršovani, Rijeka, 2004. str. 8.

2 O pripremnim radovima opširnije *infra* t. 2.

3 Tekst Konvencije na engleskom jeziku i njezin prijevod na hrvatski: *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 47 (2008), 162, str. 152-185.

4 Diplomatska konferencija održana je uz nazočnost predsjednika Kenije gospodina Honourable Mwai Kibaki, delegata iz 64 države članice IMO-a, kao i promatrača pridruženih članica, Međunarodnog suda za pravo mora, dvije vladine organizacije i četiri nevladine organizacije: New international treaty on wreck removal adopted in Nairobi, *IMO News Magazine of the International Maritime Organization*, No. 2, (2007), p. 8-9.

Konvencija uređuje jedinstvena međunarodna pravila i proceduru koja osigurava brzo i efikasno uklanjanje opasnih podrtina iz “*konvencijskog područja*”, a pod propisanim uvjetima primjenjivat će se i na teritorijalno more država stranaka. Konvencijom su propisane obveze upisanog vlasnika broda, ugrožene države i države stranke. Ključne odredbe kojima Konvencija unificira ovu materiju su:

- *Prijavljivanje podrtine*. Obveza prijavljivanja podrtine tereti zapovjednika broda i brodarka, a znači obavijest ugroženim državama da je brod sudjelovao u pomorskoj nezgodi u kojoj je nastala podrtina;
- *Upozoravanje pomoraca i zainteresiranih država o prirodi i položaju podrtine*. Obvezu upozoravanja dužna je izvršiti ugrožena država;
- *Procjena opasnosti*. Procjenu opasnosti vrši ugrožena država na temelju kriterija za određivanje opasnosti podrtine propisanim Konvencijom;
- *Lociranje i obilježavanje podrtine*. Akcije lociranja i obilježavanja poduzima ugrožena država;
- *Mjere koje će olakšati uklanjanje podrtina*. Ugrožena država dužna je savjetovati se s državom upisa broda i drugim ugroženim državama o mjerama koje je potrebno poduzeti glede podrtine. Ugrožena država mora odrediti razuman rok u kojem upisani vlasnik mora ukloniti podrtinu;
- *Odgovornost upisanog vlasnika za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtina*. Brodovlasnici će biti financijski odgovorni i od njih će se zahtijevati obvezno osiguranje ili pružanje drugog financijskog jamstva za pokrivanje troškova uklanjanja podrtina. Također, predviđa se pravo ugrožene države na izravnu tužbu protiv osiguratelja upisanog vlasnika.

U radu se proučava kontekst nastanka i ciljevi ove Konvencije te se analiziraju spomenute, ali i druge važne odredbe ovog recentnog međunarodnog instrumenta.

2. PRIPREMNI RADOVI NA KONVENCIJI

Često spominjana zapreka koja stoji na putu prema unifikaciji pomorskog prava je dugotrajnost procesa stvaranja konvencije. Jedan od mnogobrojnih primjera za to je i ova Konvencija. Od početnih pripremnih radova do trenutka usvajanja Konvencije proteklo je više desetljeća. Prvi pripremni radovi započeli su još davnih 1974./75. godine. Pravni odbor IMO-a koji se sastojao od predstavnika država članica ove organizacije predstavio je stajalište o potrebi izrade instrumenta kojim bi se harmoniziralo područje postupanja s opasnim podrtinama. Međutim, iako je ideja o harmonizaciji ovog područja na međunarodnoj razini bila očito prisutna, sama inicijativa nije urodila nikakvim konkretnim rezultatom.⁵

5 “I od tada je imalo proći mnogo godina da bi Pravni odbor uspio dovesti stidljive i gotovo oklijevajući priprezne radove do razine na kojoj je moguća meritorna rasprava, a ne tek plasiranje ideja”, tako konstatira: Aleksandar

Tema uklanjanja podrtina, ponovno je stavljena na dnevni red tek na 69-om zasjedanju Pravnog odbora IMO-a u listopadu 1993. godine i to na prijedlog delegata iz Njemačke, Grčke, Nizozemske i Velike Britanije. Na 70. zasjedanju Pravnog odbora CMI-a, 1994. godine predstavnici spomenutih država podnijeli su zajednički dokument u kojem su istaknuli otvorena pitanja u svezi s odgovornosti za uklanjanje podrtina u međunarodnim vodama te naglasili da je za njih potrebno ustanoviti jedinstvena pravila. Sastavljači prijedloga smatrali su da takvo opredjeljenje odgovara ovlastima obalnih država i uklapa se u mjere obalnih država prema čl. 221. Konvencije UN o pravu mora iz 1982.⁶ te će popuniti prazninu u postojećem međunarodnom pravu. Prilog tome prijedlogu bio je prvi Nacrt konvencije o uklanjanju podrtina (*Draft Wreck removal convention* – u nastavku DWRC). Postojeći instrument razvio se iz tog nacрта. Međutim, i od toga trenutka protekao je priličan broj godina da bi se ponovno otvorilo pitanje međunarodnog reguliranja uklanjanja podrtina. Ovo kašnjenje jednim dijelom je posljedica činjenice da je Pravni odbor IMO-a bio intenzivno angažiran drugim velikim projektima: donošenje HNS Konvencije,⁷ donošenje Protokola iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., donošenje Protokola iz 1990. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974, donošenje Protokola iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. i drugi.

Važno je istaknuti i to da se u postupak pripreme buduće konvencije Međunarodni pomorski odbor (*Comité Maritime International* – CMI) aktivnije uključio 1996. (3 godine nakon što je tema došla na program Pravnog odbora).⁸

Analizom odgovora na upitnik koji je razaslan nacionalnim pomorskoopravnim udruženjima nastojalo se utvrditi stanje odredaba o uklanjanju podrtina u nacionalnim zakonodavstvima. Na temelju odgovora i saznanja do kojih se došlo, CMI je izradio izvješće koje je predstavljeno na 74. sjednici Pravnog odbora IMO-a, a u kojem je zaključeno: “nacionalni režimi o uklanjanju podrtina u teritorijalnom moru imaju puno sličnosti, pa je rješenja iz teritorijalnih voda moguće bez većih poteškoća uključiti unutar domašaja buduće konvencije.”⁹ Zaključeno je također da se najveći broj slučajeva uklanjanja podrtina odvija u teritorijalnim vodama. S obzirom na tu činjenicu potpunija međunarodna unifikacija postigla bi se ako bi države stranke

Bravar, Hrvatsko pravo vađenja potonulih stvari i Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58 (2008), br. 1-2, str. 147-160.

6 Čl. 221. Konvencije UN-a o pravu mora govori o mjerama radi izbjegavanja onečišćenja prouzročenog pomorskim nesrećama.

7 Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, iz 1996. – *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996. (HNS)*.

8 Radi proučavanja DWRC osnovana je mala međunarodna radna grupa pod predsjedanjem Benta Nielsena iz Danske, prema Patrick Griggs, *Draft Wreck Removal Convention, CMI Yearbook 2005.-2006.*, p. 376-383.

9 Ibid.

proširile primjenu buduće konvencije i na podrtnine koje se nalaze na njihovom teritoriju uključujući i teritorijalne vode.¹⁰

Rad na izradi teksta Konvencije je nastavljen, a na sjednicama Pravnog odbora IMO-a je finaliziran. Konvencija je usvojena u svibnju 2007. na konferenciji u Nairobiju. Potpisivanjem završnog akta rad IMO-a i njegovih članica nije završen, nastojanja su sada usmjerena na njezino stupanje na snagu. Kratak osvrt na preliminarne stadije rada na pripremi konvencije svjedoče o dugotrajnosti postupka nastajanja konvencije i složenosti materije koju uređuje.

3. TEMELJNI POJMOVI KONVENCIJE

Od pojmova koje definira Konvencija podrobnije ćemo razmotriti i protumačiti njezine ključne pojmove, kao i one koji su recentni.

3. 1. Konvencijsko područje

Pojam “*konvencijsko područje*” inovacijska je sintagma za njezinu geografsku protegu, a rabi se prvi puta u povijesti međunarodnih odštetnih ugovora.¹¹

U svrhu ove Konvencije “*konvencijsko područje*” je gospodarski pojas države stranke ustanovljen u skladu s međunarodnim pravom.¹² Budući da sve države nisu proglasile gospodarski pojas definicija “*konvencijskog područja*” proširena je za države stranke koje nisu ustanovile gospodarski pojas na područje koje se nalazi izvan njihovog teritorijalnog mora i uz njega, a koje je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom i koje nije šire od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.¹³

¹⁰ Ibid.

¹¹ Tako konstatira i Aleksandar Bravar, op. cit. u bilj. 5.

¹² Obalna država nema pravo na gospodarski pojas *ipso facto*. Da bi ga stekla, ona ga mora izričito proglasiti. Ako, ili dok ga ne proglasi, ona i dalje ima pravo na epikontinentalni pojas koji obuhvaća samo morsko dno i podzemlje, s time da vođeni stup i površina mora iznad epikontinentalnog pojasa i dalje ostaju u tome slučaju pod režimom otvorenog mora. Tako objašnjava Vladimir-Đuro Degan, *Međunarodno pravo*, Pravni fakultet, Rijeka, 2000., str. 667.

¹³ Mnoge obalne države su iskoristile svoje pravo, pa su proglasile svoj gospodarski pojas ili neku sličnu zonu pod svojom nacionalnom jurisdikcijom do širine od 200 milja od polaznih crta, ili do najveće širine koje im dopuštaju geografski uvjeti mora na kojima imaju obale. Kada većina država ili sve države iskoriste to svoje pravo, mnogi prostori mora i oceana u kojima je nekoć vladala sloboda mora, doći će tako pod nacionalnu jurisdikciju obalnih država. Primjerice, tada Jadransko more, a ni Sredozemlje, neće više uopće imati prostora pod režimom otvorenog

Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. donosi detaljne propise o gospodarskom pojasu. Propisano je da se gospodarski pojas ne smije prostirati preko 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora (čl. 57). Vanjska granica toga pojasa mjeri se od polaznih crta ili ravnih arhipelaških crta, od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora, do ukupne širine od 200 morskih milja.¹⁴

Gospodarski pojas je pod posebnim pravnim režimom, tj. pod režimom *sui generis*. On nije dio teritorija obalne države, ali ni dio otvorenog mora. Obalna država u njemu ima znatno ograničeniju vlast negoli u svome teritorijalnom moru, ali ona u tome pojasu ipak ima veoma važna "suverena prava" i "jurisdikciju."¹⁵ Zbog opasnosti od onečišćenja ogromnih razmjera, za koje imamo primjer u ne tako davnim tankerskim katastrofama, posebno su važna prava koja proizlaze iz antipolucijske jurisdikcije u gospodarskom pojasu.

Konvencija uvodi mogućnost da država stranka proširi primjenu Konvencije na podrtine koje se nalaze na njezinom teritoriju, uključujući teritorijalno more.¹⁶

3. 2. Pojmovi podrtina, pomorska nezgoda, opasnost i ukljanjanje

Konvencija (čl. 1. st. 1. t. 4.) usvaja vrlo široku definiciju pojma "*podrtina*." Prema Konvenciji "*podrtina*" je ne samo potonuli ili nasukani brod,¹⁷ već i bilo koji dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući svaki predmet koji se nalazi ili se nalazio na tom brodu ili je nestao u moru s broda koji je nasukan, potonuo ili ostavljen da pluta. Štoviše, u opseg pojma "*podrtina*" ulazi i brod koji će uskoro potonuti ili se nasukati, ili se to opravdano može očekivati, ukoliko još nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći brodu ili bilo kojoj imovini u opasnosti.

Ova se Konvencija ne primjenjuje na ratne brodove ili druge brodove koji su u vlasništvu države ili ih ona iskorištava isključivo za negospodarske djelatnosti (čl. 4. st. 2.).¹⁸ Država stranka može odlučiti da će primjenjivati ovu Konvenciju i na

mora. Tako će ubuduće svi strani brodovi većim dijelom na svojim rutama ploviti kroz mora u kojima će obalne države vršiti određene nadležnosti. Ibid, str. 668.

14 To znači ako obalna država proširi svoje teritorijalno more na 12 milja, njezin će gospodarski pojas biti širok 188 milja, jer se on nastavlja na vanjsku granicu teritorijalnog mora. Ibid, str. 666.

15 Ibid, str. 668.

16 Opširnije *infra* t. 4.

17 Za potrebe Konvencije *brod* je svako pomorsko plovilo, uključujući hidrokrilne brodove, plovila na zračnom jastuku, ronilice, plutajuće objekte i plutajuće platforme, osim kada su takve platforme postavljene za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju mineralnih bogatstva s morskog dna (čl. 1. st. 1. t. 2.).

18 Istovjetne odredbe nalaze se i u Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem (HNS konvencija), Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu

spomenute brodove, a o tome mora obavijestiti Glavnog tajnika i točno navesti uvjete primjene (čl. 4. st. 3.).

Pojmom “*pomorska nezgoda*” Konvencija obuhvaća pored sudara i nasukavanja brodova i druge plovidbene nezgode, kao i druge događaje na brodu ili izvan broda koji uzrokuju materijalnu štetu ili predstavljaju neposrednu opasnost od nastanka materijalne štete na brodu ili njegovom teretu (čl. 1. st. 1. t. 3.).

Prema Konvenciji “*uklanjanje*” je svaki oblik sprječavanja, smanjenja ili otklanjanja opasnosti prouzročene podrtnom (čl. 1. st. 1. t. 7.).

“*Opasnost*” je svaka okolnost ili prijetnja koja dovodi u opasnost ili ometa plovidbu i od koje se opravdano mogu očekivati velike štetne posljedice za morski okoliš, ili obalu ili povezane interese¹⁹ jedne ili više obalnih država (čl. 1. st. 1. t. 5.).

3. 3. Ugrožena država i povezani interesi

Pojam “*Affected State*” je *terminus technicus* kojim se određena država definira kao država na čijem se konvencijskom području nalazi podrtna. Pojam se na hrvatski može prevesti kao “*ugrožena država*” ili “*zahvaćena država*”²⁰ ili “*pogođena država*”. Pojam susrećemo i u nekim konvencijama koje uređuju materiju sprječavanja onečišćenja okoliša.²¹

Tijekom izrade Konvencije CMI je sugerirao uporabu pojma “*obalna država*” (*coastal state*), koji je puno deskriptivniji i koji je uobičajen, međutim, prijedlog nije usvojen jer taj pojam ima specifično značenje prema međunarodnom pravu.²²

Dakle, odlučeno je da se *ugrožena država* definira kao država na čijem je konvencijskom području podrtna fizički locirana. Međutim, podrtna može predstavljati opasnost za više država, a ne samo za onu u čijem je konvencijskom području fizički locirana zbog toga se u Konvenciji na određenim mjestima spominju i “*druge države ugrožene podrtnom*” (opširnije *infra t. 5.6.*).

“*Povezani interesi*”²³ su interesi obalne države koja je izravno ugrožena podrtnom ili joj od nje prijeti opasnost. U Konvenciji se primjerice navode (*such as*): pomorske

zbog onečišćenja brodskim pogonskim gorivom (Bunker konvencija), Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969. godine i sl.

19 O pojmu “*povezani interesi*” opširnije *infra t. 3.3.*

20 Pojam “*zahvaćena država*” rabi Aleksandar Bravar, op. cit. u bilj. 5.

21 Primjerice Konvencija o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (NN MU br. 6/1996.), rabi pojam “*Affected Party*”, Konvencija o ranom izvješćivanju o nuklearnoj nesreći (NN MU br. 1/1996.) spominje “*Affected State Party*”, Protokol o suradnji u sprječavanju onečišćavanja s brodova i, u slučajevima opasnosti, u suzbijanju onečišćavanja Sredozemnog mora (NN MU br. 12/2003.) spominje “*State directly affected or threatened*.”

22 Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8.

23 Aleksandar Bravar, op. cit. u bilj. 5. rabi pojam “*srodni interesi*”.

djelatnosti u obalnim područjima, lukama i ušćima, uključujući ribarstvo, pod uvjetom da predstavljaju osnovne izvore prihoda osobama koje se njima bave. Uz navedeno, po prvi puta u jednoj međunarodnoj odštetnoj konvenciji, primjerice se spominju turističke znamenitosti i drugi gospodarski interesi tog područja, zdravlje obalnog stanovništva i dobrobit tog područja, uključujući očuvanje živih morskih bogatstava, te flore i faune, kao i odobalna i podvodna infrastruktura (čl. 1. st. 1. t. 6.).

Spominjanjem “*povezanih interesa*” jedne ili više država tvorci Konvencije nastoje obuhvatiti i jedan novi pojam, točnije, posredno proširiti pojam opasnosti te uz opasnost pomorskoj plovidbi i morskom i obalnom okolišu obuhvatiti i opisane povezane interese.

4. POLJE PRIMJENE

Konvencija se primjenjuje na podrtnine u *konvencijskom području*,²⁴ osim ako u Konvenciji nije drugačije predviđeno.

Članovi CMI-ove radne grupe osnovane za proučavanje DWRC,²⁵ zalagali su se za širi domašaj buduće konvencije koja bi obuhvatila i teritorijalne vode država članica, ali države stranke imale bi pravo isključiti svoje teritorijalne vode iz “polja primjene” Konvencije.²⁶ U prilog uključivanja podrtna iz područja teritorijalnih voda u domašaj buduće konvencije govori činjenica da se prema statističkim podacima većina uklanjanja podrtna događa u teritorijalnim morskim vodama.

Neko srednje rješenje predlagala je delegacija Velike Britanije. Prema tom prijedlogu državama članicama pružila bi se mogućnost da u svojim teritorijalnim vodama primijene “one odredbe koje se odnose na odgovornost i naknadu štete.” Predlagači su željeli održati vlastite nacionalne odredbe o uklanjanju podrtna u teritorijalnim vodama te im pridodati obligatno osiguranje brodovlasnika.²⁷ Takvo rješenje ne bi bilo u interesu harmonizacije međunarodnih odredaba.²⁸

Prihvaćen je koncept da država stranka može proširiti primjenu ove Konvencije na podrtnine smještene unutar njezinog područja, uključujući teritorijalno more (čl. 3.

24 Konvencijsko područje obuhvaća samo gospodarski pojas države stranke ili, ako on nije proglašen, područje izvan njezinog teritorijalnog mora i uz njega, u prostiranju koje nije šire od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora, *opširnije supra t.3.1.*

25 Opširnije *supra* bilješka 8.

26 Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8.

27 Ibid.

28 Tako smatraju i Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8 i Aleksandar Bravar, op. cit. u bilj. 5.

st. 2.).²⁹ Notifikacija države stranke o primjeni ove Konvencije na podrtine smještene unutar njezinog područja, uključujući teritorijalno more, ne utječe na njezina prava i obveze u poduzimanju drugih mjera glede podrtina smještenih na njezinom području. Radi se o mjerama koje su različite od lociranja, označavanja i uklanjanja sukladno ovoj Konvenciji. Odredbe Konvencije o odgovornosti vlasnika, izuzecima od odgovornosti i obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu neće se primjenjivati na nijednu od tako poduzetih mjera, osim na lociranje, označavanje i uklanjanje. Ovakvo rješenje, točnije opciju, smatramo dobrodošlom za proces harmonizacije ovog složenog pomorskopravnog instituta. Glavni argument za to je da se najveći broj opasnih podrtina, znači onih koje mogu predstavljati prijetnju sigurnosti plovidbe i onečišćenju morskog okoliša, nalazi upravo u teritorijalnim vodama.

Ako je država stranka izvršila notifikaciju³⁰ “*konvencijsko područje*” ugrožene države obuhvatit će područje te države stranke zajedno s njezinim teritorijalnim morem. Država stranka koja je izvršila notifikaciju može ju povući u bilo kojem trenutku dostavom notifikacije o povlačenju Glavnom tajniku. Notifikacija o povlačenju počinje proizvoditi pravne učinke 6 mjeseci nakon što ju primi Glavni tajnik, osim ako u notifikaciji nije naveden kasniji datum (čl. 3. st. 5.).

Ova se Konvencija ne primjenjuje na mjere poduzete prema Međunarodnoj konvenciji o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima nezgoda koje dovode do onečišćenja uljem iz 1969., kako je izmijenjena i dopunjena ili prema Protokolu o intervenciji na otvorenom moru u slučaju onečišćenja drugim tvarima osim ulja, iz 1973., kako je izmijenjen i dopunjen.

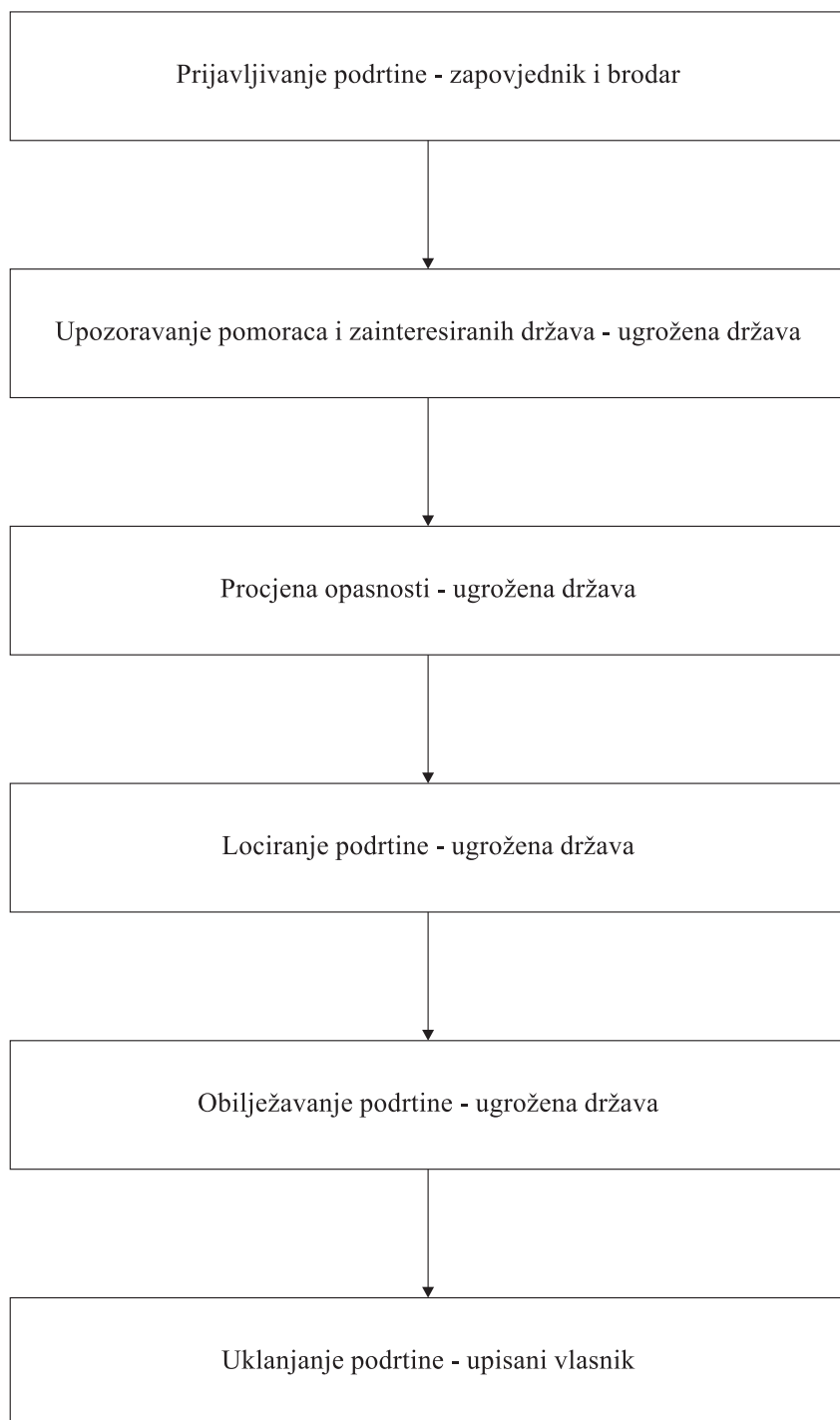
Ova se Konvencija ne primjenjuje na ratne ili druge brodove koji su u vlasništvu države ili ih ona iskorištava isključivo u negospodarske svrhe, osim ako ta država ne odluči drugačije (čl. 4. st. 2.).

5. OBVEZE UPISANOG VLASNIKA I UGROŽENE DRŽAVE

Obveze koje su prema ovoj Konvenciji nametnute vlasniku broda i ugroženoj državi prema svom kronološkom slijedu mogu se prikazati slijedećom shemom.

29 Notifikaciju o tome mora uputiti Glavnom tajniku u trenutku kada izražava pristanak da se obveže ovom Konvencijom ili u bilo koje vrijeme nakon toga.

30 Notifikacija države stranke o primjeni ove Konvencije na podrtine koje se nalaze na njezinom teritoriju, uključujući i teritorijalno more, izvršena prije stupanja na snagu ove Konvencije za određenu državu stranku počinje proizvoditi pravne učinke za tu državu nakon što Konvencija stupa na snagu. Notifikacija izvršena nakon stupanja na snagu ove Konvencije za tu državu stranku počinje proizvoditi pravne učinke šest mjeseci nakon što ju primi Glavni tajnik (čl. 3. st. 4.).



5. 1. Prijavljivanje podrtine

Prva aktivnost u vezi podrtine koju Konvencija propisuje je obveza prijavljivanja podrtine. Ta obveza tereti zapovjednika i brodar broda koji plovi pod zastavom države stranke. U mjeri u kojoj je zapovjednik ispunio obvezu izvještavanja prema odredbama Konvencije brodar je oslobođen te obveze i obrnuto (čl. 5. st. 1.).

Tijekom pripremih radova na Konvenciji, istaknuto je stajalište da bi dužnost prijavljivanja trebala biti proširena i na upisanog vlasnika broda. Međutim, ugrožena država kao oštećena stranka koja potražuje naknadu troškova uklanjanja podrtine neće biti zainteresirana za upisanog vlasnika broda ako brod u trenutku nezgode u kojoj je podrtina nastala iskorištava osoba različita od vlasnika. Zbog toga je logično da su sastavljači Konvencije odgovornost za prijavljivanje podrtine usmjerili prema zapovjedniku broda i brodaru. Brodar je vlasnik broda ili bilo koja fizička ili pravna osoba, kao što je poslovođa broda ili zakupoprimalac, koja je od vlasnika broda preuzela odgovornost za upravljanje brodom i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela sve obveze i odgovornosti utvrđene Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću (ISM Pravilnik).³¹

Izvješće o podrtini upućuje se ugroženoj državi, a treba ga uputiti bez odgađanja. Samo izvješće predstavlja obavijest da je brod sudjelovao u pomorskoj nezgodi u kojoj je nastala podrtina, a Konvencija (čl. 5. st. 2.) detaljno propisuje podatke koje izvješće mora sadržavati.³² Detaljni podaci o brodu, njegovoj lokaciji, prirodi štete i tereta u smislu njihove preciznosti i potpunosti važni su za ugroženu državu koja je prema Konvenciji dužna utvrditi predstavlja li podrtina opasnost. Propisivanje iscrpnih podataka koje su zapovjednik i brodar dužni dostaviti, važno je za ostvarivanje općeg cilja Konvencije, a to je da mjere koje ugrožena država poduzima za uklanjanje podrtine moraju biti u razmjeru s opasnosti (čl. 2. st. 2.).³³

5. 2. Upozoravanje pomoraca i zainteresiranih država

Nakon što utvrdi da je u pomorskoj nezgodi nastala podrtina, tj. da potonuli ili nasukani brod, dijelovi broda ili predmeti potpadaju pod pojam podrtine prema

31 Definicija "brodara" čl. 1. st. 1. t. 9.

32 To su: ime i glavno poslovno sjedište upisanog vlasnika, te sve relevantne podatke potrebne da ugrožena država utvrdi predstavlja li podrtina opasnost u skladu s čl. 6. Konvencije uključujući: a) točan položaj podrtine, b) vrstu, veličinu i građu podrtine, c) prirodu štete i stanje podrtine, d) prirodu i količinu tereta, posebice opasnih i štetnih tvari, e) količinu i vrstu ulja na brodu, uključujući pogonsko ulje i ulje za podmazivanje.

33 Takve mjere ne smiju prelaziti okvire koji se smatraju razumnima za potrebe uklanjanja opasne podrtine i moraju se obustaviti čim se podrtina ukloni, ne smiju nepotrebno ometati prava i interese drugih država, uključujući i državu upisa broda, i bilo koje zainteresirane osobe, fizičke ili pravne (čl. 2. st. 3.).

Konvenciji, ugrožena država dužna je upozoriti, po hitnom postupku, pomorce i zainteresirane države o prirodi i položaju podrtine. Radi upozoravanja ugrožena država mora upotrijebiti sva moguća sredstva, uključujući usluge država i organizacija (čl. 7. st. 1.).

Dovoljno je da ugrožena država postane svjesna prisutnosti podrtine unutar konvencijskog područja da bi obveza upozoravanja nastala. Pritom nije odlučno je li ugrožena država dobila prijavu zapovjednika ili broдача.³⁴

5. 3. Procjena opasnosti

Nakon što primi obavijest s propisanim podacima o tome da je brod sudjelovao u pomorskoj nezgodi u kojoj je nastala podrtina, ugrožena država izvršit će procjenu predstavlja li podrtina opasnost. Prilikom utvrđivanja predstavlja li podrtina opasnost, ugrožena država mora uzeti u obzir kriterije propisane Konvencijom (čl. 6.):

- a) vrstu, veličinu i građu podrtine;
- b) dubinu vode na tom području;
- c) amplitudu morskih mijena i morske struje na tom području;
- d) osobito osjetljiva morska područja ustanovljena i primjereno određena u skladu sa smjernicama koje je usvojila Organizacija,³⁵ ili jasno definirano područje gospodarskog pojasa na kojem su usvojene posebne obvezatne mjere prema čl. 211. st. 6. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982;
- e) blizinu brodskih ruta ili separacijskih zona;
- f) gustoću i frekvenciju prometa;
- g) vrstu prometa;
- h) prirodu i količinu tereta na podrtini, količinu i vrste ulja (kao što su pogonsko ulje i ulje za podmazivanje), posebice moguću štetu u slučaju ispuštanja tereta ili ulja u morski okoliš;
- i) izloženost lučkih objekata;
- j) prevladavajuće meteorološke i hidrografske uvjete;
- k) topografiju podmorja u tom području;
- l) visinu podrtine iznad ili ispod površine vode pri najnižoj razini živih morskih mijena;
- m) akustične i magnetske osobine podrtine;
- n) blizinu odobalnih uređaja, cjevovoda, telekomunikacijskih kabela i sličnih struktura;
- o) bilo koju drugu okolnost zbog koje je potrebno ukloniti podrtinu.

³⁴ Tako tumači Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8.

³⁵ Odnosi se na revidirane Smjernice za ustanovljavanje i određivanje osobito osjetljivih morskih područja usvojene Rezolucijom Skupštine Međunarodne pomorske organizacije, A.982(24), kako su izmijenjene i dopunjene.

To iznimno opsežno nabranje svih posebnih parametara koje je ugrožena država dužna razmotriti nakon što je primila prijavu da je u pomorskoj nezgodi nastala podrtna ukazuje nadasve na širinu rizika i potencijalnih opasnosti koje postoje u slučajevima pomorskih nezgoda te dalekosežnost mogućih posljedica.³⁶

Ako se utvrdi da opasnost postoji, tada nastaju mnogobrojne obveze za ugroženu državu i vlasnika, o njima opširnije u nastavku. Na ovom mjestu važno je istaknuti da je prema ovoj Konvenciji postojanje opasnosti pretpostavka za aktivnosti koje Konvencija normira. Ako podrtna ne predstavlja opasnost tada se ne primjenjuju prava i obveze iz Konvencije.³⁷ Prilikom izrade Konvencije mnogo sati rasprave utrošeno je na definiranje pojma “*opasnost*.” Međutim, prilikom procjene opasnosti, uz taj pojam treba tumačiti i pojam “posebni interesi” koji dodatno proširuje pojam opasnosti (*supra* t. 3.2. i 3.3.).

5. 4. Lociranje podrtine

U nizu dužnosti koje ugrožena država ima prema Konvenciji, točno lociranje podrtine od iznimne je praktične važnosti. Konvencijom je propisano: “*Ako ima razloga vjerovati da podrtna predstavlja opasnost, ugrožena država mora osigurati poduzimanje svih mogućih koraka radi određivanja točnog položaja podrtine*” (čl. 7. st. 2.). Neobičnu stilizaciju konvencijskog teksta “ako ima razloga vjerovati da podrtna predstavlja opasnost” treba tumačiti u skladu s interpretacijom odredbe koja govori o obvezi upozoravanja pomoraca i zainteresiranih država o prirodi i položaju podrtine. Ta odredba glasi “nakon što postane svjesna prisutnosti podrtine ugrožena država mora ...”. Interpretacijom ove odredbe dolazi se do zaključka da je dovoljno da ugrožena država postane svjesna da se u njezinom konvencijskom području nalazi podrtna koja može biti opasna, bez obzira na činjenicu od koga je primila obavijest o podrtini. Znači, ugrožena država dužna je locirati podrtinu za koju pretpostavlja da predstavlja opasnost, a na temelju opisanih kriterija izvršit će procjenu opasnosti.

5. 5. Obilježavanje podrtine

U slijedu aktivnosti koje ugrožena država treba poduzeti ako utvrdi da podrtna predstavlja opasnost je njezino označavanje. Ugrožena država mora osigurati po-

36 Aleksandar Bravar, op. cit. u bilj. 5.

37 Tako Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8.

duzimanje svih razboritih mjera kako bi podrtinu označila (čl. 8. st. 1. i 2.). Označavanje treba biti u skladu s međunarodno prihvaćenim sustavom balisaže koji se primjenjuje na području gdje se nalazi podrtina. Osim obilježavanja podrtine, ugrožena država dužna je objaviti pojedinosti o svim oznakama podrtine na prikladan način, uključujući objavljivanje u odgovarajućim nautičkim publikacijama.

5. 6. Uklanjanje podrtine

Konvencija sadrži vrlo iscrpan članak (čl. 9.) nazvan “mjere za olakšavanje uklanjanja podrtine”, a njime se rješava središnja djelatnost koju konvencija uređuje, to je samo uklanjanje podrtina.³⁸ Neke od mjera koje olakšavaju uklanjanje podrtina dužna je izvršiti ugrožena država, neke terete upisanog vlasnika, a određene državu stranku.

Ponajprije, ako utvrdi da podrtina predstavlja opasnost, ugrožena država mora odmah o tome izvijestiti državu upisa broda i upisanog vlasnika podrtine za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost. Nadalje, ugrožena država dužna je savjetovati se s državom upisa broda i drugim državama ugroženim podrtinom o mjerama koje je potrebno poduzeti glede podrtine (čl. 9. st. 1.).

Odlučeno je da se ugrožena država u Konvenciji definira kao država na čijem je konvencijskom području podrtina fizički locirana. Međutim, podrtina može predstavljati opasnost za više država, a ne samo za onu u kojoj je fizički locirana. Zbog specifičnog zemljopisnog položaja primjerice država na Mediteranu, Baltiku i drugih Europskih pomorskih država, više država može biti potencijalno ugroženo podrtinom, pa je važno upućivanje i na “druge države ugrožene podrtinom” te obveza savjetovanja i s tim državama.

Upisani vlasnik mora ukloniti podrtinu za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost. Sastavnica te obveze su i druge važne mjere. Upisani vlasnik ili druga zainteresirana stranka mora nadležnom tijelu ugrožene države pribaviti dokaze o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu kako je propisano u Konvenciji (opširnije *infra t. 7.*). Znači, upisani vlasnik je dužan predati dokaz da je pokrivena odgovornosti u iznosu koji odgovara granicama odgovornosti prema primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom sustavu ograničenja odgovornosti, s time da to pokriće ne prelazi iznos obračunat u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. Upisani vlasnik može sklopiti ugovor sa spašavateljem ili dugom osobom da u njegovo ime ukloni podrtinu za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost. Međutim, važno je da prije početka uklanjanja podrtine ugrožena država može odrediti

³⁸ Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8, zaključuje da bi bilo jednostavnije da se umjesto malo kompliciranog naslova “mjere za olakšavanje uklanjanja podrtine” govori o “uklanjanju podrtine”.

uvjete uklanjanja, ali samo u onoj mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje provodi na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš (čl. 9. st. 4.). Pored toga, i kada je postupak uklanjanja započeo, ugrožena država ima pravo intervenirati, ali samo u mjeri potrebnoj da se ono učinkovito odvija na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš (čl. 9. st. 5.). U opisanim odredbama Konvencija govori o pravu ugrožene države da intervenira ako je potrebno osigurati da se uklanjanje provodi “na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš.” Međutim, iz pojma opasnosti, kao i obveze ugrožene države da procijeni predstavlja li podrtna opasnost proizlazi da je, uz prijetnju štetnim posljedicama za okoliš, sastavnica pojma opasnost i svaka okolnost ili prijetnja koja ometa plovidbu. Bit će interesantno pratiti kakvo će tumačenje ove Konvencijske odredbe zauzeti praksa i pomorskopravna doktrina.

U sklopu mjera koje olakšavaju uklanjanje podrtna, a koje je dužna poduzeti ugrožena država je i određivanje razumnog roka u kojem je upisani vlasnik dužan ukloniti podrtnu. Uz to, Konvencijom je propisano da je ugrožena država dužna izvjesiti upisanog vlasnika pisanim putem o roku koji je odredila, te posebno dužna ga je upozoriti da ona može ukloniti podrtnu na trošak upisanog vlasnika ukoliko on to ne učini u navedenom roku. Upisani vlasnik treba biti obaviješten pisanim putem o namjeri ugrožene države da hitno intervenira u slučajevima kada opasnost postane naročito ozbiljna (čl. 9. st. 6.).

Ako upisani vlasnik ne ukloni podrtnu ili je nemoguće stupiti u vezu s njime ugrožena država može ukloniti podrtnu na najefikasniji i najbrži mogući način, vodeći računa o sigurnosti i zaštitiorskog okoliša (čl. 9. st. 7.).

Važno je da mjere koje poduzima ugrožena država moraju biti u razmjeru s opasnošću. Sintagma da “mjere moraju biti u razmjeru s opasnošću,” izvan sumnje, bit će predmet sudskog tumačenja. Međutim, sama Konvencija ipak ju interpretira kroz svoje opće odredbe koje govore o “ciljevima i općim načelima Konvencije” (čl. 2.). Njihovim tumačenjem dolazi se do zaključka da takve mjere ne smiju prelaziti okvire koji se smatraju razumnima za potrebe uklanjanja opasne podrtnine, moraju se obustaviti čim se podrtna ukloni, ne smiju nepotrebno ometati prava i interese drugih država, uključujući i državu upisa broda, i bilo koje zainteresirane osobe, fizičke ili pravne (čl. 2. st. 3.). Države stranke nastojat će surađivati u slučaju kada posljedice pomorske nezgode u kojoj je nastala podrtna trpi i država koja nije ugrožena država (čl. 2. st. 5.).

U okviru mjera koje olakšavaju uklanjanje podrtna Konvencija nameće dužnosti i državama strankama u pogledu obveza njihovih upisanih vlasnika. Države stranke moraju poduzeti odgovarajuće mjere prema njihovom nacionalnom pravu kako bi osigurale da njihovi upisani vlasnici udovolje obvezama iz Konvencije, a to su uklanjanje podrtna za koje je utvrđeno da predstavlja opasnost i pribavljanje dokaza o osiguranju i drugom financijskom jamstvu sukladno odredbama Konvencije. Prema Konvenciji država stranka daje pristanak ugroženoj državi da u slučaju potrebe: odredi

uvjete uklanjanja, intervenira u mjeri u kojoj je potrebno da se ono učinkovito odvija, odredi rok u kojem je upisani vlasnik dužan ukloniti podrtnu, a ako upisani vlasnik ne ukloni podrtnu sama ju ukloni.

6. ODGOVORNOST³⁹ I IZUZECI OD ODGOVORNOSTI

Prema Konvenciji upisani vlasnik odgovara za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtnu ukoliko ne dokaže da je pomorska nezgoda u kojoj je nastala podrtna:

- a) posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave;
- b) u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se prouzroči šteta; ili
- c) u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.

Upisani vlasnik neće odgovarati prema ovoj Konvenciji za troškove lociranja, obilježavanja i uklanjanja ako i u opsegu u kojem, bi odgovornost za takve troškove bila u suprotnosti:

- a) s Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, iz 1969., kako je izmijenjena i dopunjena;
- b) s Međunarodnom konvencijom o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz, 1996., kako je izmijenjena i dopunjena;
- c) s Konvencijom o odgovornosti prema trećima na području nuklearne energije, iz 1960., kako je izmijenjena i dopunjena ili Bečkom konvencijom o građanskoj odgovornosti za nuklearne štete, iz 1963., kako je izmijenjena i dopunjena; ili s nacionalnim pravom koje uređuje ili zabranjuje ograničenje odgovornosti za nuklearnu štetu; ili
- d) s Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim ulje, iz 2001. kako je izmijenjena i dopunjena.

39 U pravnoj literaturi na engleskom jeziku izrazi *responsibility* i *liability* ponekad se upotrebljavaju kao sinonimi. Treba istaknuti da se izraz *responsibility* ipak češće rabi u značenju odgovornosti za protupravno djelovanje, a *liability* u značenju obveze naknade štete koja je posljedica protupravnog djelovanja, ali i obveze naknade štete koja nije zasnovana na protupravnosti. U našem jeziku, kao i u francuskom (*responsabilité*) i španjolskom (*responsabilidad*), u oba se slučaja rabi isti termin – odgovornost. U njemačkom jeziku, kao i u engleskom, postoje dva izraza *Verantwortung* u smislu engleskog izraza *responsibility* i *Haftung* u smislu engleskog izraza *liability*, tako objašnjava Maja Seršić, Odgovornost za onečišćenje morskog okoliša: Međunarodnopravna odgovornost država i građanskopravna odgovornost, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58 (2008) br. 1-2, str. 263-291.

Stilizacija ove odredbe ocijenjena je na neki način neobičnom, a intencija sastavljača čini se da je u tome da se odredbe ove Konvencije učine supsidijarnima u odnosu na odgovornost koju propisuju navedene konvencije,⁴⁰ pod uvjetom da su te konvencije primjenjive i da su na snazi.

U opsegu u kojem se mjere iz ove Konvencije smatraju spašavanjem prema primjenjivom nacionalnom pravu ili nekoj međunarodnoj konvenciji, to se pravo ili konvencija primjenjuju u slučaju nagrade ili naknade spašavateljima (čl. 11. st. 2.). Ova odredba važna je jer ukazuje na spašavanje kao poseban institut, uređen posebnim pravnim izvorima.

7. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI, OBVEZNO OSIGURANJE ILI DRUGO FINACIJSKO JAMSTVO

Prema Konvenciji upisani vlasnik mora imati osigurana financijska sredstva za pokriće troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Konvencija detaljno propisuje obveze upisanog vlasnika i države stranke u svezi obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva za pokriće odgovornosti na temelju ove Konvencije.

Konvencija uvodi obvezno osiguranje od odgovornosti za upisanog vlasnika broda bruto tonaže 300 tona što predstavlja ulazni prag obveznog osiguranja. Prema Konvenciji iznos osiguranja ili drugog financijskog jamstva radi pokrića odgovornosti na temelju ove Konvencije treba odgovarati iznosu propisanom granicama odgovornosti utvrđenima prema primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom pravu o ograničenju odgovornosti, ali ni u kojem slučaju ne prelazi iznos obračunat u skladu s člankom 6 (1) b Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmijenjena i dopunjena. Znači, Konvencija (čl. 12. st. 1.) izričito propisuje pravo upisanog vlasnika da ograniči svoju odgovornost prema Konvenciji o ograničenju odgovornosti. U ovom kontekstu važno je istaknuti da države stranke Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1976. prema čl. 18. Konvencije imaju pravo u trenutku potpisivanja, ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja, rezervirati pravo da isključe primjenu te Konvencije na tražbine zbog podizanja na površinu, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broda koji je potonuo, pretrpio brodolom, nasukao se ili je napušten uključujući i sve što je na brodu ili je bilo na brodu.

U vezi obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva koje mora imati upisani vlasnik broda propisane su i obveze države stranke čiju zastavu brod vije. Ove obveze, točnije Konvencijske odredbe o obveznom osiguranju, vrlo su važne za svaku državu koja namjerava pristupiti Konvenciji. Ponajprije, odgovarajuće tijelo države u kojoj je brod upisan mora svakom brodu bruto tonaže 300 ili veće izdati

40 Tako Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8.

svjedodžbu kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi u skladu s odredbama ove Konvencije (čl. 12. st. 2.). Konvencijom se precizno određuju podaci koje mora sadržavati svjedodžba o osiguranju, a u prilogu Konvencije nalazi se predložak (obrazac) svjedodžbe.⁴¹ Znači, svjedodžbom se potvrđuje pokriće osiguranja, a izdavatelj je nadležno tijelo države u čijem je upisniku brod upisan ili ovlaštena institucija te države. Naime, država stranka može ovlastiti priznatu instituciju ili organizaciju da izdaje svjedodžbe, ali u cijelosti odgovara za svjedodžbe izdane temeljem njezinog ovlaštenja. Priznata institucija ili organizacija mora izvjesiti državu o izdavanju svake svjedodžbe, a prema Konvenciji obveza države stranke je izvijestiti Glavnog tajnika o davanju takvog ovlaštenja nekoj priznatoj instituciji ili organizaciji, točnim dužnostima i uvjetima iz danog ovlaštenja, povlačenju takvog ovlaštenja i datumu kada takvo ovlaštenje ili povlačenje počinje važiti (čl. 12. st. 3.).

Također, država u čijem je upisniku brod upisan mora odrediti uvjete izdavanja i važenja svjedodžbe, imajući u vidu odredbe ove Konvencije i uzimajući u obzir smjernice o financijskoj odgovornosti upisanih vlasnika (čl. 12. st. 7.). U pogledu brodova koji nisu upisani u državi stranci svjedodžbu može izdati ili ovjeriti nadležno tijelo bilo koje države stranke, naravno pod uvjetom da je konkretni brod "pokriven" navedenim osiguranjem. Drugim riječima, Konvencija predviđa mogućnost da država ugovarateljica izda svjedodžbu i brodu koji nije upisan u toj državi ugovarateljici ako ima osigurateljno pokriće ili financijsko jamstvo u skladu s Konvencijom. Svrha ovog propisa je omogućiti da brodovi koji su upisani u državi koja nije ugovarateljica Konvencije ipak mogu ishoditi svjedodžbu radi uplovljavanja u luke država koje su ugovarateljice Konvencije.

Svjedodžbe izdane ili ovjerene u jednoj državi stranci priznavale bi se u drugoj državi stranci i smatrale bi se jednako vrijednima kao i svjedodžbe koje su one same izdale ili ovjerile čak i u pogledu brodova koji nisu upisani u upisnik neke od država stranaka. Međutim, država stranka može u svakom trenutku zatražiti konzultacije s državom koja je izdala svjedodžbu ako smatra da osiguratelj imenovan u svjedodžbi nije financijski sposoban ispuniti obveze koje nameće Konvencija, a koje je osiguratelj preuzeo (čl. 12. st. 9.).

U pogledu obveznog osiguranja Konvencija propisuje dvije važne obveze za države stranke:

41 Svjedodžba o obveznom osiguranju mora sadržavati sljedeće podatke: ime broda, oznake za raspoznavanje, luku upisa, bruto tonažu broda, ime i glavno poslovno sjedište upisanog vlasnika, IMO identifikacijski broj broda, vrstu i trajanje jamstva, ime i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili druge osobe koja pruža jamstvo, rok važenja svjedodžbe. Ako država izdavanja svjedodžbe tako odluči, svjedodžba ne mora biti napisana na njezinom službenom jeziku ali obvezno tekst svjedodžbe mora sadržavati prijevod na engleski, francuski ili španjolski, ako neki od tih jezika nije službeni jezik u državi koja je izdala svjedodžbu (čl. 12. st. 4.). Svjedodžba se mora nalaziti na brodu, a preslika se polaže kod tijela koje vodi upisnik u kojem je brod upisan ili, ako brod nije upisan u državi stranci, kod tijela koje je izdalo ili ovjerilo svjedodžbu (čl. 12. st. 5.).

- a) država stranka ne smije dopustiti plovidbu (iskorištavanje) brodova koji plove pod njezinom zastavom a koji nemaju svjedodžbu o obveznom osiguranju odgovornosti (čl. 12. st. 11.); i
- b) država stranka mora osigurati u svom nacionalnom zakonodavstvu da svaki brod koji ima bruto tonažu 300 ili veću, a koji uplovljava u luku ili isplovljava iz luke te države ili stiže na ili napušta odobalni objekt u njezinom teritorijalnom moru, bez obzira gdje je upisan, ima navedeno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo (čl. 12. st. 12.).

To znači da brod koji nema valjanu svjedodžbu o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu (prema ovoj Konvenciji) neće moći uploviti u luku države stranke Konvencije, niti će moći isploviti iz luke te države. Svrha koja se želi postići ovom Konvencijskom odredbom je upravo to da u svakoj situaciji u kojoj postoji potreba uklanjanja podrtine budu na raspolaganju financijska sredstva za uklanjanje.

Prihvatanjem Konvencije država stranka prihvaća dvostruku obvezu: brodovima koji su upisani u toj državi izdavati svjedodžbe o osiguranju, nakon što utvrdi da brod ima osigurateljno pokriće u skladu s Konvencijom, te kontrolirati imaju li brodovi na koje se Konvencija primjenjuje, a koji uplovljavaju ili isplovljavaju iz njezinih luka, svjedodžbu o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu u skladu s odredbama Konvencije, bez obzira gdje su brodovi upisani, odnosno čiju zastavu viju.

Obvezno osiguranje, štiti potencijalne tužitelje, posebno u slučaju odštetnih zahtjeva visokih iznosa, te im omogućuje sigurniju i bržu naplatu i u onim slučajevima kada je prijevoznik “*one ship company*.” Osim toga, vjeruje se da obvezno osiguranje doprinosi višem standardu sigurnosti brodova jer to redovito zahtijevaju osiguratelji.⁴²

Uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti brodovlasnika ili pribavljanje i održavanje na snazi drugog financijskog jamstva kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi pokrića odgovornosti, nije novina. Institut obveznog osiguranja odgovornosti, kao i izravna tužba⁴³ uređeni su Konvencijom, *mutatis mutandis*, na način na koji je ta materija uređena u konvencijama koje uređuju građansku odgovornost za štetu zbog onečišćenja morskog okoliša⁴⁴ te Protokolom iz 2002. o

42 Tako Marija Pospišil Miler, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 43 (2004) br. 158, str. 227-262.

43 O izravnoj tužbi opširnije *infra* t. 8.

44 Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, iz 1992. – *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (CLC)*; Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem uljem, iz 1971. s izmjenama iz 1992. – *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (IOPC Fund)*; Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, iz 1996. – *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996. (HNS)*; Međunarodna

izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine.

8. IZRAVNA TUŽBA PROTIV OSIGURATELJA

Ova Konvencija, kao i spomenute konvencije koje uvode obvezno osiguranje, predviđa pravo trećeg oštećenoga (ugrožene države) da zahtjev za naknadu štete koju je prouzrokovao osiguranik (upisani vlasnik) podnese izravno protiv njegova osiguratelja (osiguratelja upisanog vlasnika). Korist od priznavanja izravne tužbe (*actio directa*) je višestruka. Postiže se sigurnost naplate naknade štete ili raspoloživost sredstava za naknadu štete u korist tužitelja, jednostavniji postupak ostvarivanja naknade iz osiguranja, ubrzava se postupak naknade, ispunjavaju se interesi javnog poretka. Sve spomenuto može se supsumirati pod osnovni *ratio*, a to je upravo bolja zaštita oštećenog, točnije, olakšava se pravni položaj oštećenika, u našem slučaju ugrožene države.⁴⁵

Konvencijom je propisano da se svaka tužba za naknadu štete na temelju ove Konvencije može podnijeti izravno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo koje pokriva odgovornost upisanog vlasnika (čl. 12. st. 10.).

Visina obveznog osiguranja je ujedno i granica odgovornosti osiguratelja, čak i kada upisani vlasnik nema pravo ograničiti svoju odgovornost tuženik (osiguratelj) može ograničiti svoju odgovornost do visine iznosa osiguranja ili drugog financijskog jamstva koje se zahtijeva u skladu s Konvencijom (čl. 12. st. 10.).

U postupku pokrenutom podnošenjem izravne tužbe osiguratelj ima pravo na onu obranu na koju bi se imao pravo pozivati i sam upisani vlasnik temeljem odredaba Konvencije, osim stečaja i likvidacije upisanog vlasnika, uključujući ograničenje odgovornosti prema nacionalnom ili međunarodnom pravu. Uz pravna sredstva obrane koja može koristiti upisani vlasnik osiguratelj može koristiti prigovor *willful misconduct*.⁴⁶ To znači da može odbiti isplatu naknade osiguraniku ukoliko je šteta nastupila kao posljedica namjernog protupravnog ponašanja osiguranika.⁴⁷ Tužitelju, međutim, uvijek ostaje pravo na naknadu od upisanog vlasnika koji će tada odgovarati neograničeno, jer prema Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine

konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem, iz 2001. – *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, 2001. (*Bunker Convention*).

45 O izravnoj tužbi u pomorskim sporovima podrobnije: Vesna Tomljenović, Izravna tužba u pomorskim sporovima – izbor mjerodavnog prava, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Suppl. (2002) br. 2, str. 81-110.

46 O pojmu “*willful misconduct*” podrobnije Ivo Grabovac, *Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu*, Književni krug, Split, 2001., str. 72-74.

47 Pospišil Miler, op. cit. u bilj. 42., tumači da to načelo, i kad nije utvrđeno posebnom odredbom, čini sadržaj osnovnih načela i standarda osiguranja općenito.

iz 1976. vlasnik broda ne može ograničiti svoju odgovornost ako je šteta učinjena namjerno ili krajnjom nepažnjom.

Osiguratelj se u postupku povodom izravne tužbe ne može pozivati niti na jedno drugo sredstvo obrane koje bi inače mogao koristiti u postupku koji bi protiv njega pokrenuo osiguranik (upisani vlasnik).⁴⁸ Prema Konvenciji osiguratelj (tuženik) ima pravo zahtijevati da se upisani vlasnik uključi u postupak pokrenut podnošenjem izravne tužbe (čl. 12. st. 10).

9. ZASTARA

Pravo na naknadu štete prema ovoj Konvenciji gasi se ako se ne podnese tužba prema odredbama ove Konvencije u roku od tri godine od dana kada je (u skladu s ovom Konvencijom) utvrđena opasnost.⁴⁹ Međutim, tužba se ni u kom slučaju ne može podnijeti nakon što protekne šest godina od dana pomorske nezgode u kojoj je nastala podrtna. Ako se pomorska nezgoda sastoji od niza događaja rok od šest godina teče od dana nastanka prvog događaja (čl. 13.).

10. RJEŠAVANJE SPOROVA

Jedna od inovativnih odredbi ove Konvencije je i spominjanje medijacije kao mogućnosti rješavanja sporova između država članica koji nastanu u pogledu tumačenja ili primjene Konvencije.⁵⁰ Spominje se da će spor koji nastane između dvije ili više država stranaka glede tumačenja ili primjene ove Konvencije države stranke nastojati najprije riješiti pregovorima, posredovanjem mirenjem, arbitražom, sudskom nagodbom, putem regionalnih agencija ili drugim mirnim sredstvima po njezinom izboru (čl. 15. st. 1.).

Tek ako spor nije moguće riješiti u razumnom roku koji ne prelazi dvanaest mjeseci od kada jedna država stranka obavijesti drugu o međusobnom sporu, primjenjuju se *mutatis mutandis* odredbe koje se odnose na rješavanje sporova sadržane u dijelu XV.

48 To se u prvom redu odnosi na to da se osiguratelj neće moći poslužiti klauzulom iz osigurateljnog ugovora "*pay to be paid*" ("plati da bi bio plaćen"), a prema kojoj osiguratelj ne mora isplatiti osiguranu svotu ako ugovaratelj osiguranja nije uredno uplaćivao premije osiguranja. Takav prigovor nije dopustiv u postupku pokrenutom podnošenjem izravne tužbe.

49 O pojmu opasnosti opširnije *supra* t. 3.2.

50 Rješavanje spora mirenjem uz posredovanje treće strane spominju i neke druge novije konvencije, primjerice Konvencija o zaštiti podvodne kulturne baštine, Pariz, 2001. (NN MU br. 10/2004.); Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sustava protiv obrastanja brodova, London, 2001., (NN MU br. 10/2006.).

Konvencije Ujedinjenih Naroda o pravu mora iz 1982., bez obzira jesu li države koje su stranke u sporu također države stranke te konvencije (čl. 15. st. 2.).

11. STUPANJE NA SNAGU I OTKAZIVANJE

Konvencija je otvorena za potpisivanje od 19. studenoga 2007. do 18. studenoga 2008., nakon toga bit će otvorena za pristup (čl. 17. st. 1.). Na snagu će stupiti dvanaest mjeseci nakon što deset država pristupi bez rezerve ratifikacije, prihvata ili odobrenja ili kod Glavnog tajnika položi isprave o ratifikaciji prihvatu, odobrenju ili pristupu (čl. 18. st. 1.).

Rad IMO-a i njegovih članica na ovom području neće stati potpisivanjem završnog akta. Njihova nastojanja usmjerena su na stupanje konvencije na snagu što je ranije moguće i promicanje njezine jedinstvene i efikasne primjene.⁵¹ Relativno mali broj ratifikacija, kao prag za stupanje Konvencije na snagu, eksplicitno svjedoči o želji njezinih tvorca da Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina što prije stupi na snagu. Glavni tajnik IMO-a pozvao je članice da što prije ratificiraju Konvenciju.

Za svaku državu koja ratificira, prihvati, odobri ovu Konvenciju ili joj pristupi nakon što su ispunjeni uvjeti za stupanje na snagu, Konvencija stupa na snagu tri mjeseca nakon dana kada je ta država položila odgovarajuću ispravu, ali ne prije nego što Konvencija stupi na snagu (čl. 18. st. 2.).

Država stranka može otkazati ovu Konvenciju u bilo kojem trenutku nakon isteka jedne godine od dana kada je Konvencija za tu državu stupila na snagu. Otkaz počinje proizvoditi učinak nakon jedne godine od dana polaganja isprave o otkazu kod Glavnog tajnika ili poslije proteka duljeg razdoblja ako je navedeno u ispravi o otkazivanju (čl. 19.).

12. REZOLUCIJE UZ KONVENCIJU

Na diplomatskoj konferenciji u Nairobiju usvojene su tri rezolucije. *Rezolucijom o izrazima zahvalnosti* zahvaljuje se Keniji kao zemlji domaćinu i Uredu Ujedinjenih Naroda u Nairobiju na trudu oko organiziranja Konferencije. *Rezolucija o svjedodžbama o obveznom osiguranju prema postojećim pomorskim konvencijama o ograničenju odgovornosti, uključujući Međunarodnu konvenciju o uklanjanju podrtina, Nairobi, 2007.*, potiče države članice IMO-a da osiguraju stupanje na snagu drugih konvencija o odgovornosti i naknadi štete, posebno HNS konvencije, Bunker konvencije i Protokola iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika

⁵¹ Op. cit. u bilj. 4.

i njihove prtljage morem iz 1974. Također, ova Rezolucija poziva IMO, osobito njegov Pravni odbor, da razvije model jedinstvene svjedodžbe o osiguranju koju bi izdavale države članice u pogledu svakog broda i svih brodova prema relevantnim konvencijama IMO-a o odgovornosti i naknadi štete, uključujući i Međunarodnu Konvenciju o uklanjanju podrtina, Nairobi, 2007. *Rezolucija o poticanju tehničke suradnje i pomoći na Konferenciji* poziva države članice Konvencije, države članice IMO-a, druge pridružene organizacije i pomorsko gospodarstvo da pruže financijsku i drugu pomoć izravno ili putem IMO-a, onim državama kojima je potrebna pomoć u svezi usvajanja i učinkovite implementacije Konvencije.⁵²

13. ZAKLJUČAK

Borba protiv onečišćenja morskog okoliša i zalaganje za visoke standarde sigurnosti plovidbe ima svoju međunarodnu, globalnu dimenziju. U svojoj misiji ostvarivanja međunarodne suradnje i unifikacije i u tom području IMO je prepoznao korist od ujednačavanja pravila koja uređuju odgovornost za uklanjanje opasnih podrtina. Pod okriljem te međunarodne organizacije u svibnju 2007. godine donijet je novi međunarodni ugovor kojim se po prvi puta unificira područje uklanjanja opasnih podrtina. Usvajanje jednoobraznih međunarodnih pravila i postupaka kojima je cilj osigurati brzo i učinkovito uklanjanje opasnih podrtina te plaćanje naknade troškova koji su u to uključeni u znatnoj mjeri će doprinijeti harmonizaciji ovog područja i pružiti sigurnost za obavljanje akcija koje su se dugo godina nastojale urediti. Samo donošenje Konvencije ne znači rješavanje pitanja unifikacije i pravne sigurnosti materije uklanjanja opasnih podrtina. Problem će se riješiti ako ovaj međunarodni ugovor stupi na snagu, bude široko prihvaćen i efektivno se primjenjuje. Strategija sustava pripravnosti i akcija uklanjanja podrtina trebala bi privući velik broj zemalja da bi sustav postao globalan, što je važna pretpostavka njegove efikasnosti. Tek tada ugrožene države mogle bi se uspješno braniti od posljedica koje opasne podrtine mogu prouzročiti. Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, Nairobi, 2007., otvorena je za potpisivanje do studenoga 2008. godine. Na snagu će stupiti dvanaest mjeseci nakon što deset država pristupi bez rezerve. Relativno mali broj ratifikacija, kao prag za stupanje Konvencije na snagu, eksplicitno svjedoči o želji njezinih tvoraca da ova Konvencija što prije stupi na snagu i time se pridruži nizu IMO-vih instrumenata kojima je svima cilj unaprijediti sigurnost plovidbe, pomorskih operacija i zaštititi morski okoliš.

Konvencija cjelovito i sustavno uređuje materiju koja s obzirom na važnost problematike opasnosti od onečišćenja i sigurnosti plovidbe spada u red ključnih

⁵² Op. cit. u bilj. 4.

IMO-vih dokumenata. Cilj Konvencije je uspostaviti sustav odgovornosti za uklanjanje opasnih podrtna tamo gdje ga danas nema, a to je u gospodarskom pojasu jer upravo tamo opasnost od podrtna može biti značajna. Da bi došlo do primjene Konvencije potrebno je utvrditi je li podrtna smještena unutar geografske protege Konvencije. Konvencija uvodi inovativni pojam “konvencijsko područje”, a tim pojmom definirano je njezino polje primjene. U svrhu ove Konvencije “konvencijsko područje” je gospodarski pojas države stranke ustanovljen u skladu s međunarodnim pravom. Za države stranke ove Konvencije koje nisu ustanovile gospodarski pojas to je područje koje se nalazi izvan njezinog teritorijalnog mora i uz njega i koje nije šire od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora. Nova Konvencija također daje mogućnost državi stranci da proširi primjenu ove Konvencije na podrtna smještene unutar njezinog područja uključujući i teritorijalno more.

Ključni pojmovi Konvencije su opasnost podrtna i povezani interesi obalne države koja je izravno ugrožena podrtnom. Dakle, postupanje s opasnim podrtnama koje mogu postati štetne ili štetno utjecati na ljude, imovinu na moru, morski okoliš i dovesti u opasnost ili ometati plovidbu. Uz to važno je da Konvencija usvaja vrlo široku i sveobuhvatnu definiciju pojmova “*brod*” i “*podrtna*”.

Konvencija nameće nove obveze vlasnicima brodova i administraciji budućih država stranaka, a to znači i izlaganje dodatnim troškovima. Svaki brod bruto tonaže 300 na više mora imati svjedodžbu da je u pogledu njega na snazi obvezno osiguranje u skladu s odredbama ove Konvencije. Država stranka ne smije dopustiti plovidbu brodovima koji plove pod njezinom zastavom, a koji nemaju obvezno osiguranje od odgovornosti prema ovoj Konvenciji. Također, država stranka mora osigurati da svaki brod koji ima bruto tonažu 300 ili veću, a koji uplovljava u luku ili isplavljava iz luke te države ili stiže na ili napušta odobalni objekt u njezinom teritorijalnom moru, bez obzira gdje je upisan, ima navedeno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo. Svaki zahtjev pokriven obveznim osiguranjem može se podnijeti izravno protiv osiguratelja ili druge osobe koja osigurava jamstvo. Ako je tužen osiguratelj, njegovo je pravo na ograničenje odgovornosti osigurano čak i onda kad je upisani vlasnik čija je odgovornost osigurana izgubio pravo na ograničenje. Osiguratelj se također može koristiti pravnim sredstvima na koja bi se i sam vlasnik imao pravo pozivati te se može osloboditi odgovornosti ako je u mogućnosti dokazati da je šteta prouzročena kvalificiranom krivnjom (*willful misconduct*) upisanog vlasnika. Obvezno osiguranje i izravna tužba pridonose ostvarivanju cilja Konvencije, a to je da se postupak uklanjanja podrtna učini efikasnim. Bitno je za ugrožene države da u svakoj situaciji u kojoj postoji potreba za uklanjanjem opasne podrtna budu na raspolaganju financijska sredstva osigurana za uklanjanje. Opisana konvencijska rješenja u pogledu obveznog osiguranja i izravne tužbe te njihova stilizacija istovjetni su odredbama onih konvencija koje također propisuju obvezno osiguranje i izravnu tužbu.

Specijalne odredbe koje sadrži ova Konvencija i koje su specifične za materiju koju ona uređuje su odredbe o obveznom prijavljivanju podrtine, koje treba izvršiti zapovjednik i brodar; upozoravanje pomoraca i zainteresiranih država, procjena opasnosti podrtine, lociranje podrtine, obilježavanje podrtine, što je dužna izvršiti ugrožena država; te na kraju uklanjanje podrtine, koje je dužan izvršiti upisani vlasnik. Konvencija objedinjuje odredbe o naknadi štete propisivanjem sustava odgovornosti za uklanjanje opasnih podrtina i odredbe preventivne prirode koje se odnose na obvezno osiguranje i učinkovit sustav prijavljivanja, lociranja, označavanja i drugih mjera kojim se može spriječiti nastanak opasne podrtine. Obilježena je duhom suradnje država ugroženih podrtinom i država stranaka na zajedničkim aktivnostima oko prijavljivanja, obilježavanja, lociranja opasnih podrtina te njihovog uklanjanja. Uravnoteženju prava i dužnosti ugrožene države, države stranke i vlasnika brodova, pridonose i visoki limiti ograničenja odgovornosti prema odredbama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmijenjena i dopunjena.

Donošenjem ovog međunarodnog ugovora otvoreno je novo područje u IMO-vom regulatorom opusu posvećeno sprječavanju zagađenja morskog okoliša i poboljšanju uvjeta sigurnosti plovidbe stvaranjem globalnog sustava pripravnosti i promptne aktivnosti na uklanjanju opasnih podrtina. Zbog toga njegovo donošenje treba pozdraviti. Nova Konvencija trebala bi upotpuniti i zaokružiti postojeću međunarodnu regulativu propisivanjem prvog sustava unificiranih međunarodnih pravila kojima se uređuje uklanjanje opasnih podrtina lociranih izvan teritorijalnog mora.

Ovaj međunarodni ugovor uzima u obzir sve specifičnosti postupanja s podrtinama, a upravo te specifičnosti nameću da ova materija bude uređena specijalnom konvencijom, štoviše, one upravo sprječavaju da se uredi na istovjetan način i istim instrumentom kao spašavanje. Ova spoznaja trebala bi poslužiti i našem zakonodavcu. Ukoliko se Republika Hrvatska obveže ovom Konvencijom bit će potrebno prilagoditi odredbe pozitivnog zakonodavstva njezinim odredbama i to prihvaćanjem bitnih odrednica na kojima počiva ova Konvencija, prvenstveno se to odnosi na obvezno osiguranje od odgovornosti za uklanjanje opasne podrtine.

Summary:

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS

The International Convention on the Removal of Wrecks has been adopted on 18 May, 2007. The Convention will fill a gap in the existing international legal framework by providing the first set of uniform international rules aimed at ensuring the prompt and effective removal of wrecks located beyond the territorial sea.

The provisions of the Convention include measures which should facilitate the removal of wrecks, as well as rights and obligations regarding the reporting of wrecks, determination of hazard, locating and marking of wrecks. The registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing wrecks which pose a hazard to the safety of navigation or to the marine and coastal environments, or both. The new Convention will make shipowners financially liable and require them to take out insurance or provide other financial security to cover the costs of wreck removal. It will also provide States with a right of direct action against insurers.

This paper analyses the provisions of the Convention and also deals with the context in which the Convention has been developed.

By establishing a firm jurisdictional basis for dealing with hazardous wrecks the Convention will be a welcome addition to the IMO instruments, all aiming at improving the safety of navigation, security in maritime operations and the protection of the marine environment.

Key words: *wrecks; removal of wrecks; exclusive economic zone; Affected State; International Convention on the Removal of Wrecks, Nairobi 2007.*

(NE)ODGOVORNOST POMORSKOG PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA TERETU USLIJED NAUTIČKE POGREŠKE

IVANA ORŠULIĆ, dipl.iur.

UDK 347.796 : 347.799.1

347.79 : 347.42

344.6 : 347.447.54

Stručni članak

Primljeno: 17.4.2008.

Prihvaćeno za tisak: 21.5.2008.

U radu se obrađuje uloga nautičke pogreške kao specifičnog korektiva odgovornosti prijevoznika za štete na teretu koje su nastale djelovanjem zapovjednika, posade i ostalih osoba kojima se prijevoznik u svom poslovanju služi. Uz povijesne okolnosti koje su uvjetovale nastanak i razvoj načela o neodgovornosti prijevoznika za nautičku pogrešku, analizira se pravno uređenje ove važne egzoneracije prijevoznika kroz aktualne međunarodne konvencije s posebnim osvrtom na poteškoće u utvrđivanju granica odgovornosti. Iznose se suprotstavljeni stavovi koji su se pojavili u procesu preispitivanja opravdanosti ekskulpacije prijevoznika za nautičku pogrešku, osobito u radu na novoj međunarodnoj konvenciji. Naglašava se važnost što skorijeg usuglašavanja o ovom pitanju, koje se priželjkuje ne samo zbog postizanja pravne sigurnosti već i zbog usklađivanja prijevoza stvari morem s drugim granama prometa te nesmetanog daljnjeg razvoja pomorske plovidbe i trgovine.

Ključne riječi: *nautička pogreška; odgovornost pomorskog prijevoznika; prijevoz stvari morem; ugovorno isključenje odgovornosti; međunarodne konvencije.*

1. UVOD

Morem se godišnje preveze više milijardi tona različitih tereta, a prijevoznik i njegova posada dužni su sa svakim teretom u prijevozu brižljivo postupati, kako bi ga mogli predati na odredištu u istoj količini, izgledu i stanju u kojem su ga preuzeli. Statističke podatke za sve štete na brodskim teretima koje nastaju u određenom razdoblju gotovo je nemoguće prikupiti, no često se ističe da golem dio šteta na teretu

uzrokuje posada svojim postupcima.¹ U pomorskom prijevozu za takve se slučajeve predviđa mogućnost primjene specifičnog pravila temeljem kojeg za pojedine štete koje nastanu djelovanjem zapovjednika broda, posade i osoba u službi broda uslijed nautičke pogreške prijevoznik ne odgovara, osim ako postoji njegova osobna krivnja.²

Načelo o neodgovornosti prijevoznika za nautičku pogrešku tradicionalna je osobitost pomorskog prijevoza stvari o kojoj se posljednjih desetljeća vodi intenzivna rasprava. Debata o potrebi zadržavanja ekskulpacije za nautičku pogrešku više puta je podijelila šire međunarodne pomorskopravne krugove u nastojanju da se pronađe rješenje koje će podjednako zadovoljiti i interese prijevoznika i interese korisnika prijevoznčkih usluga, a u posljednje vrijeme je posebno zaokupljalo kreatore nove međunarodne konvencije o prijevozu stvari morem čije se usvajanje očekuje u skorije vrijeme.³

Problem odbacivanja ili zagovaranja koncepta neodgovornosti za nautičku pogrešku valja prije svega promotriti kroz različita rješenja aktualnih pomorskopравnih konvencija. Naime, međunarodni pomorski prijevoz stvari danas uređuju četiri međunarodna sporazuma. Davne 1924. godine u Bruxellesu je usvojena Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, poznatija kao Haška pravila⁴, koja je kao prvi međunarodni instrument te vrste doživjela neočekivani uspjeh i gotovo univerzalnu primjenu. Haška pravila izražavaju opće usvojeni princip odgovornosti prijevoznika na temelju pretpostavljene krivnje te na međunarodnoj razini uvode mogućnost ekskulpacije prijevoznika za nautičku pogrešku i druge specifične rizike kojima je teret izložen u tijeku prijevoza, zajedničkim imenom obuhvaćene u pojmu "izuzeti slučajevi" (eng. *excepted perils*).⁵ Kada je nakon niza godina primjene uočeno da Haška pravila nekim svojim formulacijama pokazuju izvjesne manjkavosti, a i da neka u njima sadržana rješenja ne odgovaraju novonastalim prilikama, trebalo ih je osuvremeniti pa su 1968. godine pretrpjela izmjene donošenjem Protokola o

1 U praksi osiguranja u prosjeku oko 25 - 40% uzroka štete na teretu uzrokovano je nautičkom pogreškom, vidi W. Tetley, *Error in navigation or management*, <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/ch16.pdf>, stranica posjećena 11.01.2008.

2 Osim u pomorskom, ekskulpacija za nautičku pogrešku primjenjivala se i u zračnom prijevozu, ali je ukinuta 1955. godine Haškim protokolom o izmjeni Konvencije za izjednačenje nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu iz 1929. godine.

3 Vidi *infra* t. 2.5.

4 Konvencija se, iako je donesena u Bruxellesu, kolokvijalno naziva Haškim pravilima jer se temelji na pravilima koja su kao jedinstveni model teretnice usvojena na konferenciji Udruženja za međunarodno pravo (International Law Association - ILA) održanoj 1921. godine u Haagu; Republika Hrvatska obvezana je Haškim pravilima koje je ratificirala bivša Jugoslavija (Službeni list FNRJ – Međunarodni ugovori br. 7/59), i to na temelju članka III. Ustavne odluke o suverenosti i samostalnosti Republike Hrvatske (NN br. 31/91) i čl. 33. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora (NN br. 53/91); Posebno o Haškim pravilima vidi *infra* t. 2.3.

5 Detaljno o institutu izuzetih slučajeva: D. Bolanča, *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet Split, Split, 1996.

izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici (tzv. Visbyski protokol ili Visbyska pravila). Spomenuti Protokol revidirao je granice visine odgovornosti prijevoznika, ali je u pogledu osnove odgovornosti i specifičnih mogućnosti ekskulpacije prijevoznika ostao na temeljima svojeg predloška. Radnici i zastupnici prijevoznika ovim Protokolom također su stekli pravo da se u slučaju podizanja tužbe za naknadu štete pozivaju na razloge za oslobođenje ili ograničenje odgovornosti jednako kao i prijevoznik. Naposljetku, 1979. godine potpisan je i Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924., kako je izmijenjena Protokolom iz 1968. (tzv. SDR Protokol), a koji se uglavnom bavio uvođenjem nove obračunske jedinice za izračunavanje granice odgovornosti prijevoznika.⁶ S druge strane, pozicija prijevoznika promatrana u kontekstu beneficiranih slučajeva oslobođenja od odgovornosti značajno je promijenjena u Konvenciji Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem koja je kao posljednja međunarodna konvencija o prijevozu stvari morem zaključena 1978. godine u Hamburgu (tzv. Hamburška pravila). Naime, usvajanjem Hamburških pravila napušten je institut izuzetih slučajeva, u sklopu čega je kao najodlučnija promjena u sustavu odgovornosti prijevoznika u cijelosti ukinuta odredba o neodgovornosti prijevoznika za nautičku djelatnost posade.⁷ Stoga, obzirom na ovako suprotstavljena rješenja trenutno važećih konvencija valja postaviti pitanje uloge načela o neodgovornosti za nautičku pogrešku u današnjem trenutku unifikacije pomorskog prijevoza stvari jer će usuglašavanje suprotstavljenih interesa o ovom, vrlo bitnom elementu u sustavu odgovornosti prijevoznika nesumnjivo značiti važan korak naprijed u postizanju zadovoljavajućeg stupnja jednoobraznosti pomorskopravne regulative.

Osnovni prigovor protivnika ukidanja tradicionalne primjene načela o neodgovornosti za nautičku pogrešku (uglavnom razvijene, pomorsko-prijevozničke zemlje) jesu ekonomske posljedice koje će biti izazvane pooštavanjem odgovornosti prijevoznika. Prije svega, ističe se da će zbog promjene u raspodjeli rizika među ugovornim stranama prijevoznici biti prisiljeni proširiti osiguranje odgovornosti na rizike za koje se prijevoznik ranije u slučaju štete mogao ekskulpirati pozivanjem na nautičku pogrešku. Zanimljivost je ove činjenice u tome što bi mogla utjecati na porast premija P&I osiguranja budući da će se osiguravatelji tereta moći često regresirati za isplaćene osigurnine. Međutim, ovdje valja naglasiti da bi u tom slučaju

6 Republika Hrvatska obvezana je Visbyskim protokolom i SDR protokolom temeljem Zakona o potvrđivanju navedenih protokola (NN - Međunarodni ugovori br. 3/95); Haška pravila i Protokoli iz 1968. i 1979. godine uobičajeno se nazivaju zajedničkim imenom Haško - Visbyska pravila.

7 Za napomenuti je da je neodgovornost za nautičku djelatnost posade jedini *de facto* ukinuti izuzeti slučaj. Ostali izuzeti slučajevi (ukupno njih 15) zapravo nisu eliminirani u potpunosti – u malo drukčijem obliku zadržani su požar i spašavanje života i imovine na moru, a 13 ih je modificirano u okviru opće ekskulpacijske norme iz čl. 5. st. 1. Hamburških pravila - D. Bolanča, *op.cit.* bilj. 5, str. 177.

povećanje premija za osiguranje odgovornosti eventualno utjecalo i na povećanje vozarina zbog čega bi posljedice nastale prvenstveno za krcatelje (uglavnom zemlje u razvoju, tzv. zemlje tereta), a ne za prijevoznike. Na istom tragu je i zaključak da je jedini pozitivni učinak koji se može očekivati u ekonomskom smislu smanjenje premija kargo-osiguranja s tim da će se takav učinak vjerojatno eliminirati povećanjem troškova vođenja regresnih postupaka na strani osiguravatelja tereta. Osim toga, unatoč činjenici što će se rizik za štete uslijed nautičke pogreške pokriti osiguranjem odgovornosti, moguće je da će osiguranje tereta i dalje uključivati pokriće i protiv tih rizika pa ovo tzv. preklapanje osiguranja (eng. *overlapping insurance*) također nepotrebno uvećava ionako visoke troškove osiguranja. Općenito, odgovarajuća analiza iz perspektive onih koji žele zadržati neodgovornost za nautičku pogrešku u pogledu reperkusija na nacionalne ekonomije zapravo ukazuje na sveukupni porast troškova pomorskog prijevoza stvari, što ne ide u prilog niti razvijenim pomorskim zemljama niti zemljama u razvoju.

Uz prigovor ekonomskih posljedica, zadržavanje neodgovornosti za nautičku pogrešku često se opravdava prirodom pomorskog prijevoza i specifičnim navigacijskim rizicima kojima je izložen prijevoznik kao nositelj plovidbenog pothvata. Ova je okolnost uvelike utjecala na razvoj načela o neodgovornosti za nautičku pogrešku, ali se njome danas teško opravdava. Naime, nekoć u povijesti brod je u cijelosti bio prepušten namještenicima prijevoznika koji su zbog nemogućnosti kontrole s kopna djelovali samoinicijativno, često samostalno donoseći odluke u iznenadnim i specifičnim situacijama. Zagovornici ukidanja ekskulpacije za nautičku pogrešku ističu da u današnje vrijeme izmijenjeni tehničko-tehnološki i gospodarski uvjeti pomorske plovidbe ukazuju na nužnost modificiranja specifičnog položaja prijevoznika u pogledu odgovornosti za svoje namještenike. Navigacijski rizik značajno je smanjen zahvaljujući suvremenoj brodogradnji te visoko razvijenim telekomunikacijskim uređajima i naprednoj navigacijskoj opremi pomoću kojih se opasnosti lakše mogu predvidjeti i izbjeći, a kojima se posada nije mogla služiti u vremenima u kojima je ovo pravilo zaživjelo u praksi. Također, ističe se da je prijevoznik stvarno u jednakoj poziciji prema zapovjedniku i ostalim članovima posade, kako u pogledu njihove nautičke tako i komercijalne djelatnosti pa bi za obje djelatnosti trebalo zauzeti isto stajalište, osobito obzirom na činjenicu da takve razlike nema ni u jednoj drugoj grani prometa.⁸ Ipak, bez obzira na značajan tehnološki napredak neke opasnosti na moru ne mogu se u potpunosti predvidjeti pa je unatoč znanju i iskustvu ljudska pogreška najčešći uzrok pomorskih nezgoda.⁹

8 Tako A. Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, vol. III/1, Torino, 1935., prema D. Bolanča, *op.cit.* bilj. 5, str. 36.

9 M. Jansson, *The consequences of a deletion of the nautical fault*, Göteborg University, 2007., str. 29.

2. NASTANAK I RAZVOJ KONCEPTA NEODGOVORNOSTI ZA NAUTIČKU POGREŠKU

2.1. Ugovorne klauzule o isključenju odgovornosti

U ugovorima o prijevozu stvari morem odnos ugovornih strana povodom transportnih šteta na teretu u prošlosti je dugo vremena počivao na sustavu koji je strani broda omogućavao samo uski i ograničeni temelj oslobođenja od odgovornosti. Prijevoznici su odgovarali za svako oštećenje povjerenih im stvari bez obzira na svoju krivnju, a mogli su se osloboditi odgovornosti jedino ako je šteta nastala djelovanjem više sile.

Kao reakcija na strogo normiranu odgovornost prijevoznika tijekom 19. st. pod okriljem organiziranih i jakih brodarskih poduzeća javljaju se razne stereotipne klauzule ugovornog isključenja odgovornosti. U periodu liberalizma gdje je sloboda ugovaranja temeljno načelo obveznog prava, financijski jaki prijevoznici koristeći svoj monopolistički položaj na tržištu započinju sve više diktirati uvjete prijevoza pomoću široko formuliranih, na *legi contracti* zasnovanih klauzula neodgovornosti kojima se postupno prebacuju rizici i opasnosti plovidbene djelatnosti na korisnike prijevoza. Proces ugovorne ekskulpacije prijevoznika naposljetku doseže takve dimenzije da već u drugoj polovici 19. st. oni praktički ne odgovaraju ni za kakve štete iz prijevoza tereta. Nesmetana i neograničena primjena ovakvih ugovornih klauzula stvorila je tada u praksi čak 55 uobičajenih ekskulpacijskih razloga¹⁰, a veliki dio njih zapravo su činile klauzule kojima se prijevoznik oslobađa odgovornosti za djela zapovjednika, posade i ostalih osoba zaposlenih na brodu (eng. *negligence clauses*).¹¹

Važnu ulogu tada je odigrala sudska praksa vodećih pomorskih zemalja koja je svojim rješenjima posebno doprinijela uspostavljanju stanja potpune neodgovornosti prijevoznika. Naime, kako su judikature pojedinih zemalja pri ocjeni sadržaja klauzula neodgovornosti zauzimale stajališta koja će odgovarati primarno nacionalnim interesima, tako je u priznavanju njihove valjanosti prednjačilo englesko pravo kao pravo bitno prijevoznicičke zemlje, poglavito u vremenu prije prvog svjetskog rata kada je Velika Britanija raspolagala velikim dijelom svjetske brodske tonaže. S druge strane, najjači otpor uspostavljenoj praksi neodgovornosti prijevoznika pružale su, razumljivo, zemlje-korisnici prijevoznicih usluga koje nisu raspolagale odgovarajućim brodskim prostorom, čiji su krcatelji i primatelji stoga zavisili od engleskih brodovlasnika. Prvenstveno se tu izdvaja SAD koji upravo u nastojanju da se eliminira jednostrani diktat prijevoznika i posljedice njihove eklatantne neodgovornosti 1893. godine

10 S. Zamora, *Carrier Liability for damage or Loss to Cargo in International Transport*, AJCL, br. 3, 1975, prema D. Bolanča, *op.cit.* bilj. 5, str. 8.

11 Ugovorno isključenje za nautičku djelatnost posade prvi put se navodi 1885. godine u tipskoj polici Liverpool Steam Ship Owner's Association i New York Produce Exchange.

donosi novi pomorski zakon, tzv. Harter Act.¹² No, dok su zemlje common law-a (koje načelno ne poznaje stupnjevanje krivnje) ovo pitanje tretirale kazuistično i polazile od klauzule do klauzule, europska kontinentalna prava (koja po načelima prinudnog prava nisu dopuštala da se dužnik oslobodi svoje obveze iz skrivljenih protuugovornih postupaka) polazila su od razlikovanja namjere, grube nepažnje i obične nepažnje te od razlikovanja krivnje prijevoznika i njegovih ljudi.¹³

U kontinentalnim europskim područjima klauzule neodgovornosti nisu mogle obuhvaćati kako namjeru (*dolus*) tako ni grubu nepažnju (*culpa lata*) prijevoznika, a klauzule koje su supsumirale običnu nepažnju (*culpa levis*) judikatura je načelno prihvaćala kao klauzule koje prijevoznika oslobađaju tereta dokazivanja i prebacuju ga na protivnu stranu. Međutim, kao središnje pitanje postavilo se pitanje klauzula o neodgovornosti za skrivljena djela osoba kojima se prijevoznik u svom poslovanju služi. Francuska je judikatura, primjerice, nakon niza različitih presuda dopustila klauzule o neodgovornosti za djela pomorskih, ali ne i kopnenih namještenika prijevoznika, dok ih je talijanska judikatura dopuštala i za kopnene namještenike iako je kasnije ograničila njihovo djelovanje samo na *culpa levis* te slijedila strože kriterije u pogledu klauzula koje su se odnosile na osobnu odgovornost prijevoznika.¹⁴ Na našem području o ovom pitanju se formirala praksa austrougarskih sudova koja je u potpunosti priznavala učinak klauzulama neodgovornosti kako za svaku krivnju zapovjednika i posade, odnosno drugih namještenika, tako i za *culpa levis* prijevoznika.

Općenito, u europskim kontinentalnim pravima (izuzevši naše područje) ugovorna pozicija prijevoznika je bila znatno teža¹⁵ negoli u zemljama common law-a gdje je englesku neograničenu slobodu ugovaranja neodgovornosti slijedilo i američko pravo, sve do 1893. godine. Američki zakonodavac tada je reformirao postojeće pravo Harter Act-om koji je minimalnu odgovornost prijevoznika fiksirao na prinudan način i tako ograničio slobodu ugovaranja klauzula.¹⁶

2.2. Harter Act

Harter Act zabranjuje niz klauzula kojima je svrha isključivanje ili umanjivanje odgovornosti prijevoznika za propuste u vezi s obvezom čuvanja tereta u tijeku prijevoza.

¹² Vidi *infra* t. 2.2.

¹³ E. Pallua, *Pomorsko uporedno pravo*, Rijeka, 1975., str. 143.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ I u kontinentalnim pravnim porecima je opseg klauzula koje su se odnosile na neodgovornost za nautičku, za razliku od komercijalne krivnje, trebalo rješavati u sporovima. Rješenja europske sudske prakse, međutim, u tom pogledu postaju zanimljiva tek nakon prihvaćanja Haških pravila kada taj kriterij postaje mjerodavan za razgraničenje između prinudne odgovornosti prijevoznika za njegove ljude i njegove neodgovornosti – *Ibid.*

¹⁶ E. Pallua, *o.c.* bilj. 13, str. 140.

Međutim, ovaj zakon taksativno nabraja i niz oslobađajućih okolnosti stipuliranih u korist prijevoznika te tako postaje i prvi zakon koji regulira pitanje oslobođenja prijevoznika od odgovornosti za posljedice nautičkog djelovanja predviđajući u čl. 3. da prijevoznik nije odgovoran za štetu ili gubitak proizašlu "from faults or errors in navigation or in the management of said vessel".

Uspostavljajući razliku između nautičke i komercijalne djelatnosti posade Harter Act određuje da se prijevoznik ne može osloboditi odgovornosti za komercijalnu djelatnost, a za nautičke pogreške ne odgovara ako je uložio dužnu pažnju da je brod u svakom pogledu sposoban za plovidbu i opremljen - u suprotnom prijevoznik se neće moći osloboditi odgovornosti, čak i onda kada u konkretnom slučaju nema nikakve uzročne veze između sposobnosti broda i štete na teretu.

Ovim zakonom reglementirana neodgovornost prijevoznika za nautičku pogrešku dobiva sasvim novu dimenziju - iako po prvi puta ulazi u okvire jednog, doduše nacionalnog zakona, ujedno pokreće i cijeli niz rasprava u pogledu shvaćanja slobode ugovornih klauzula u ugovorima o pomorskom prijevozu stvari.

2.3. Haška pravila

Nakon jače izražene podjele interesa između prijevoznika i suprotne strane, nakon mnogih sporova o naknadi štete i nakon donošenja nekih specifičnih nacionalnih propisa¹⁷ zahvaljujući naporima Međunarodnog pomorskog odbora (*Comité Maritime International* - CMI) u Bruxellesu su 1924. godine usvojena Haška pravila, ponajprije radi sprječavanja samovolje prijevoznika da se klauzulama o neodgovornosti u teretnici riješe svojih ugovornih obveza. Naime, unatoč dugogodišnjem naporu da se u upotrebu uspješno uvede model teretnice koji će klauzulama stipuliranim i u interesu krcatelja dovesti do redukcije klauzula neodgovornosti¹⁸, engleski su prijevoznici u svoje teretnice i dalje unosili klauzule o isključenju i ograničenju odgovornosti uključujući tu i *negligence clauses* koje su isključivale odgovornost prijevoznika kako za nautičke, tako i za komercijalne pogreške njegovih ljudi. Međutim, nakon što je Engleska počela gubiti primat u brodskoj tonaži, a njeni najvažniji dominioni (Australija, Kanada, Novi Zeland) zauzeli oprečna stajališta o dopustivosti klauzula o isključenju i ograničenju odgovornosti, u Engleskoj se smatralo da je znatno korisnije prihvatiti kompromisno rješenje pa je upravo ona preuzela inicijativu za rješenje

17 Nakon legislativne intervencije SAD-a o dopustivosti ugovornih klauzula isključenja odgovornosti uslijedili su zakoni engleskih dominiona kojima su prihvaćena pravila analogna Harter Act-u i to u: Australiji (Act Relating to the Sea Carriage of Goods, 1904), Kanadi (Act Relating to the Water Carriage of Goods, 1910) i Novom Zelandu (Sea Carriage of Goods, 1922).

18 Poznatije takve teretnice su: "Conferece Form" teretnica iz 1882. godine, "Hanseatic Bill of Lading" iz 1885. godine te "Haška pravila" iz 1921. godine.

tog problema na međunarodnoj razini. Zbog svih spomenutih okolnosti, problem se mogao riješiti jedino donošenjem međunarodne konvencije koju će potpisati i ratificirati zainteresirane države, čiji uspjeh stoga neće ovisiti isključivo o samovolji prijevoznika.

Haška pravila u čl. 3. st. 8. proglašavaju ništavim i bez učinka sve ugovorne klauzule kojima je svrha oslobođenje od odgovornosti za gubitak ili oštećenje u vezi s teretom nastalo nepažnjom, krivnjom ili neispunjenjem obveza koje su Haškim pravilima propisane ili kojima se odgovornost umanjuje na drugi način nego je to Haškim pravilima propisano. Nautička pogreška i drugi specifični rizici plovidbenog pothvata za koje prijevoznik neće odgovarati ako prouzroče gubitak ili oštećenje tereta uređeni su člankom 4. st. 2 (a. - q.) kao specifični uzroci štete izuzeti od općeg principa odgovornosti prijevoznika na temelju pretpostavljene krivnje. Za sve slučajeve taksativno utvrđene navedenim člankom prihvaća se suprotno načelo - načelo dokazane krivnje prijevoznika kao odgovorne osobe kada prijevoznik dokazivanjem kauzalnog nekusa između jednog od slučajeva i štete prebacuje na korisnika prijevoza kao tužitelja *onus probandi* o njegovoj krivnji za štetu. Prema čl. 4. st. 2. alineja a. prijevoznik se može ekskulpirati pozitivnim dokazom i.e. dokazom da je šteta nastala zbog nautičke krivnje njegovih namještenika što odstupa od općeg pravila negativnog dokazivanja. Ovom odredbom Haška pravila, baš kao i zakoni koji se na ta Pravila oslanjaju, unose iznimku od općeg načela odgovornosti za osobe kojima se poduzetnik u svom poslovanju služi te isključuje odgovornost *dominusa negotii* za radnje i propuste svojih osoba u nautičkoj djelatnosti propisujući neodgovornost prijevoznika "za gubitak ili oštećenje koji su nastali ili proizlaze iz djela, nepažnje ili propusta zapovjednika broda, člana posade, pilota ili druge osobe u službi prijevoznika, u plovidbi i rukovanju brodom".¹⁹

Kako je već rečeno, po općem načelu građanskog prava osoba koja odgovara za rad svojih pomoćnika odgovara za sve njihove djelatnosti koje oni u okviru obavljanja svojih dužnosti izvrše. U pomorskom prijevozu stvari, temeljem odredbe čl. 4 st. 2 a. Haških pravila primjenjuje se specifična iznimka - prijevoznik ne odgovara za nautičke pogreške osoba kojima se u svom poslovanju služi. Međutim, Haška pravila oslobađaju prijevoznika od odgovornosti samo za nautičku djelatnost njegova osoblja. U komercijalnoj djelatnosti prijevoznika odnosno za radnje i propuste njegovih djelatnika u okviru izvršavanja obveza iz čl. 3. st. 2., koji propisuje da će prijevoznik uredno i pažljivo "krcati, rukovati, slagati, prevoziti i čuvati robu koja se

19 U originalu na francuskom jeziku čl. 4. st. 2 a. glasi: "Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant: a) des actes, négligence ou défaut du capitaine marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire". Iako je autentični tekst na francuskom jeziku, Haška pravila izrađena su u stilu engleskog prava i izražavanja pa se uz francuski redovito koristi i engleski tekst. U originalu na engleskom jeziku ova odredba glasi: "Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: a) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship".

prevozi, starati se za nju kao i vršiti iskrcaj”²⁰, prijevoznik će odgovarati kao i za svoje radnje i propuste. Dakle, ključ odgovornosti prijevoznika nalazi se u razgraničenju između nautičke i komercijalne djelatnosti, a kriteriji za razgraničenje prepušteni su diskrecionoj odluci suda. *Ipso facto*, pravna pozicija ugovornih strana postaje nejasna pa raznolika tumačenja sudske prakse pogoduju povećanju pravne nesigurnosti.

Unatoč svojim nedostacima i raznim prigovorima u pogledu njihove vrijednosti²¹, Haška pravila inartikulirana su u pravne sustave velikog broja zemalja. Čl. 4. st. 2. izazvao je mnoge rasprave, a najžešće kritike upućene su od zemalja u razvoju koje nemaju vlastite trgovačke flote pa su prisiljene na odljev kapitala angažiranjem brodarskih poduzeća razvijenih zemalja. Ove su zemlje iz navedenog razloga zauzele stav da su Haška pravila strani broda u odnosu na stranu tereta osigurala povlašteni položaj utvrđujući s jedne strane minimum odgovornosti prijevoznika i, s druge, maksimum njegova oslobođenja od odgovornosti za teret koji je primio na prijevoz. Zbog tako uspostavljenih odnosa nejednakog snošenja rizika između ugovornih strana, osobito potrebe krcatelja da sami osiguraju svoje rizike, ova je grupa zemalja opravdano postavila pitanje uređenja pravednijeg ekonomskog poretka.

2.4. Hamburška pravila

Već je u samim počecima radova na novoj međunarodnoj konvenciji u sklopu Komisije Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo (*United Nations Commission on International Trade Law - UNCTAD*) i Konferencije Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj (*United Nations Conference on Trade and Development – UNCITRAL*) postojao zahtjev zemalja u razvoju da se pooštri odgovornost na strani broda i tako pomogne strani tereta. Kako su odredbe o odgovornosti predstavljale središnji i ujedno najkontroverzniji dio konvencije, tijekom pripremnih radova brojne delegacije često su se sukobljavale u iznesenim stajalištima, a problem zadržavanja odnosno odbacivanja nautičke pogreške podijelio je mišljenja i unutar pojedinih skupina zemalja koje su zastupale iste interese.²² Raznolikost stavova o ekskulpaciji prijevoznika za nautičku krivnju posade bila je uočljiva i na samoj konferenciji kada je velik broj pomorski razvijenih zemalja zagovarao zadržavanje pravila o nautičkoj pogrešci, ali je bilo i onih koje su vrlo odlučno podržavale njezino ukidanje (SAD,

20 eng. “...the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.”

21 Vidi *supra* t. 1.

22 Podrobnije: V. Filipović – E. Pallua, Nova međunarodna konvencija o prijevozu robe morem, UPPK br. 78, Zagreb, 1978.

Kanada, Francuska i skandinavske države). Nautička pogreška je kao temelj za oslobođenje prijevoznika od odgovornosti naposljetku napuštena u cijelosti i to kao rezultat kompromisnog prijedloga kroz tzv. *package deal* koji je uz čl. 4. obuhvatio i čl. 5., 6. i 11. Haških pravila. U suštini, navedena rješenja prihvaćena su kao rezultat političkog dogovora postignutog bez odgovarajuće analize komercijalnog učinka novih rješenja na ekonomije država sudionica pa se posebice u ovoj činjenici često traži razlog promašenosti Hamburških pravila kao međunarodnog pravnog akta.

Izostavljanje nautičke pogreške u Hamburškim pravilima ključni je razlog nepovjerenja koje je prema ovoj međunarodnoj konvenciji pokazao velik broj država. Uz pomorske zemlje sa snažnom trgovačkom mornaricom koje su oduvijek bile sumnjičave i kritične prema tom sporazumu, i zemlje u razvoju su u postupku prihvaćanja nove konvencije dobrim dijelom izgubile interes za ratificiranjem ovog međunarodnog sporazuma.²³ Tome u prilog govori i činjenica da su Hamburška pravila stupila na snagu 1992. godine, punih 14 godina nakon usvajanja na diplomatskoj konferenciji u Hamburgu.

Danas je Hamburškim pravilima obvezano samo tridesetak država (uglavnom zemlje tereta)²⁴ pri čemu statistički podaci ukazuju na to da ova konvencija regulira tek oko 2% svjetske pomorske trgovine²⁵ te se stoga nikako ne može nazvati uspjelim međunarodnim sporazumom.

2.5. Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)

Koegzistencija više različitih konvencija i sustava odgovornosti u prijevozu stvari morem posljednjih je desetak godina u okvirima suvremenog načina obavljanja međunarodnog prijevoza stvari dovela do nezadovoljavajuće situacije sa stajališta unifikacijskih ciljeva. K tome je tijekom vremena rasla i svijest o potrebi ujednačavanja regulacije pomorskog prijevoza koji ne bi smio biti uređen odvojeno od drugih grana prometa. Štoviše, zbog nekoliko neuspjelih pokušaja uređenja međunarodne regulative

23 D. Bolanča, *op.cit.* bilj. 5, str.170.

24 Države koje su ratificirale Hamburška pravila: Albanija, Austrija, Barbados, Bocvana, Burkina Faso, Burundi, Česka, Čile, Dominikanska Republika, Egipat, Gambija, Gruzija, Gvineja, Jordan, Kamerun, Kenija, Libanon, Lesoto, Liberija, Mađarska, Malavi, Maroko, Nigerija, Paragvaj, Rumunjska, Senegal, Sierra Leone, Sirija, Sv. Vincent i Grenadini, Tanzanija, Tunis, Uganda, Zambija, http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html, stranica posjećena 14.02.2006.

25 M. Jansson, *op.cit.* bilj. 9, str. 28.

multimodalnog (kombiniranog) prijevoza tijekom prošlog stoljeća²⁶, devedesetih je godina ponovno aktualizirano pitanje proširivanja režima odgovornosti na razdoblje izvan pomorskog prijevoza. Pokazalo se da harmonizacija i modernizacija pravnih odnosa u prijevoznim poslovima postaje nužna pa je suradnjom UNCITRAL-a i CMI-a 1998. godine započeo rad na izradi opsežnog preliminarog nacrtu međunarodnog instrumenta.²⁷

O potrebi zadržavanja načela o neodgovornosti za nautičku pogrešku u novom unifikacijskom instrumentu raspravljalo se u nekoliko navrata pri čemu su se sučeljavali mnogi argumenti *pro et contra*.²⁸ Protivnici ekskulpacije prijevoznika za nautičku pogrešku dugo su isticali da razlikovanje nautičke i komercijalne pogreške, o čemu izravno ovisi odgovornost prijevoznika, ne postoji u drugim granama prometa pa se ni pomorski promet u tom smislu ne bi trebao posebno izdvajati. Uostalom, takvo bi rješenje predstavljalo doprinos naporima koji se ulažu u harmonizaciju prijevoznog prava. Slijedeći ova razmišljanja u Nacrtu konvencije izrađenom 2005. godine u Beču, suprotno ranijim verzijama, nije predviđena mogućnost ekskulpacije za štete prouzročene nautičkom pogreškom te je tako još jednom otvoreno pitanje usuglašavanja o ovom iznimno važnom poglavlju u uređenju režima odgovornosti prijevoznika u međunarodnom prijevozu. Ipak, nakon usvajanja navedenog Nacrta nije se mnogo raspravljalo o odgovornosti prijevoznika u odnosu na nautičku pogrešku, stoga je u ovom trenutku izgledno da će odredbe konačnog teksta nove konvencije slijediti isto rješenje.

26 Iako je 1980. godine u Ženevi usvojena Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, ista niti nakon 28 godina nije stupila na snagu.

27 Unatoč snažnoj potpori za multimodalno polje primjene, pri izradi novog međunarodnog instrumenta naglasak je ipak stavljen na uređenje pomorskih prijevoznih ugovora. O svemu detaljnije: V. Skorupan Wolff, Odgovornost prijevoznika prema Nacrtu konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), PPP god. 46 (2007), 161, str. 145-189.

28 Tako International Groups of P&I Clubs u jednom UNCITRAL-ovom preliminarom dokumentu, žestoko se protiveći predloženom ukidanju nautičke pogreške, navodi: "It has been suggested by a number of delegates that the nautical fault defence is out of step with modern thought and international carriage conventions relating to other modes of transport and does not reflect the technological advances and administrative developments that have taken place in relation to ships and their equipment. We believe that it is misleading to compare sea transport with other forms of transport. Cargo quantities and values (and therefore frequently claims) are much greater, transit times are longer, and the carriage is subject to many more factors over which the carrier has no control. Furthermore even though sophisticated navigational aids are now in place on most ships, the master and other senior officers are faced with a greatly increased workload, partly resulting from increased legislation and inspections. Further, a master is often called upon to make immediate and difficult decisions with limited information quite possibly in the face of competing interests, which if loss or damage occur are likely to be closely scrutinised with the benefit of hindsight." - The UNCITRAL preparation of a draft instrument on the carriage of goods by sea – Compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument – Doc. A/CN.9/WG.III/WP.28, January 31, 2003, p. 39, http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html, stranica posjećena 14.02.2008.

3. GRANICE ODGOVORNOSTI ZA NAUTIČKU POGREŠKU

Ekskulpacija prijevoznika za nautičku pogrešku u Haškim pravilima, kao i u međunarodnim i nacionalnim propisima koji se na tim Pravilima temelje²⁹, odnosi se isključivo na štete koje su počinjene u okvirima nautičke djelatnosti, pri čemu ova djelatnost obuhvaća radnje i propuste osoba za koje prijevoznik odgovara u plovidbi (engl. *navigation*) i rukovanju brodom (engl. *management of the ship*).³⁰ Vrlo je važno ponajprije odgovoriti na pitanje što zapravo supsumiraju izrazi “plovidba” i “rukovanje brodom” jer o tome izravno ovisi odgovornost prijevoznika.

Djelatnost koja je obuhvaćena pojmom plovidbe u našoj teoriji podrazumijeva tehničko upravljanje brodom, nautičko vođenje broda kojim samostalno rukovodi zapovjednik uz pomoć ostalih stručnih osoba na brodu. Za ovaj pojam karakteristično je da u sebi sadrži dinamički element – činjenicu micanja broda, kao npr. kormilarenje, određivanje plovidbene rute, sidrenje, manevriranje, izbjegavanje sudara, meteoroloških neprilika, leda i plovidbe kroz područje s ledom, izbor sidrišta i zakloništa, manevriranje pri uplovljavanju i isplovljavanju iz luke, pristajanje ili sidrenje broda u usputnim lukama ili mjestima iz maritimnih razloga (ograničena vidljivost, nevrijeme i sl.), pa se kao pogreške u plovidbi smatraju oni postupci koji su suprotni pravilima navigacije tj. vještine u plovljenju. S druge strane, ekskulpacija prijevoznika za radnje ili propuste pri rukovanju brodom obuhvaća djelatnosti poduzete u odnosu na brod sa stajališta njegove sigurnosti i učinkovitosti u plovidbenoj funkciji. Ovom pojmu, suprotno ranije opisanom pojmu plovidbe, svojstven je statički element - tehničko održavanje broda i njegovih uređaja u svrhu očuvanja njegove plovidbene sposobnosti pri čemu se podrazumijeva održavanje trupa, strojeva i drugih dijelova broda u ispravnom stanju, sigurno privezivanje broda i sl.³¹ Valja naglasiti da terminološko razlikovanje ove dvije grupe nautičkih djelatnosti ipak nema praktičnog značenja budući su pravne posljedice i u jednom i u drugom slučaju istovjetne. U tom smislu mnogo veća važnost pridaje se jasnom definiranju nautičke i komercijalne djelatnosti (engl. *management of the cargo*) jer se oslobođenje od odgovornosti za nautičku djelatnost ne odnosi i na komercijalnu djelatnost prijevoznika - za radnje

29 U Pomorskom je zakoniku rješenje Haških pravila o isključenju prijevoznikove odgovornosti za štete na teretu nastale zbog nautičke pogreške recipirano uz manje, nebitne izmjene. Odredba čl. 550. st. 2. propisuje da prijevoznik ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta te zakašnjenje u predaji tereta koji su prouzročeni radnjama ili propustima zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za prijevoznika, u okviru obavljanja njihovih dužnosti u plovidbi ili pri rukovanju brodom.

30 O opsegu nautičke djelatnosti kroz nacionalna zakonodavstva važnijih pomorskih zemalja detaljnije: D. Bolanča, o.c. bilj. 5, str. 29-32.

31 Usp. D. Bolanča, o.c. bilj. 5, str. 27-28., D. Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006., str. 219-220.

i propuste osoba s kojima se u svom poslovanju služi, u komercijalnoj djelatnosti prijevoznik odgovara prema općim načelima, dakle kao i za svoje radnje i propuste.³²

Sama činjenica da je briga o teretu često vezana s brigom o brodu stvara velik broj slučajeva kada nije jasno radi li se o nautičkoj ili komercijalnoj djelatnosti, o čemu ovisi odgovornost prijevoznika. Kada se postavlja pitanje kriterija za rješavanje dvojbenih slučajeva doktrina prihvatljivim ističe onaj “po kojemu bi imali rukovanje brodom i dosljedno tome neodgovornost prijevoznika, kada uslijed čina ili propusta upravljenih isključivo ili prvenstveno u pogledu broda ili njegovih pripadnosti, teret bude *posredno ili slučajno* oštećen, a ako je naprotiv takvim djelovanjem teret *neposredno i nužno pretrpio štetu* radit će se o “*management of the cargo*”, pa će dosljedno tome prijevoznik odgovarati za naknadu štete.”³³ Dakle, ako se oštećenje tereta u odnosu na djelovanje štetnika ne javlja kao neposredna i nužna posljedica radi se o nautičkoj djelatnosti za koju prijevoznik neće odgovarati, ali ako se štetno djelovanje tiče izravno tereta ili se radi njega poduzima radi se o komercijalnoj djelatnosti na koju se ekscepcija ne primjenjuje.³⁴

U sudskoj je praksi pri razgraničavanju pojmova nautička i komercijalna djelatnost često jedva moguće te dvije aktivnosti sasvim razlučiti. Kod graničnih slučajeva kada su istom pogreškom obuhvaćeni i brod i teret od odlučne je važnosti stajalište suda da li u odnosnoj aktivnosti preteže briga za brod ili briga za teret – judikatura pokazuje tendenciju da ovakve pogreške kvalificira kao nautičke kada je od njih više u opasnosti sigurnost broda, a kao komercijalne u slučajevima kada preteže šteta na teretu.³⁵

32 Prijevoznik će i za nautičku djelatnost odgovarati prema općim načelima: ako je prijevoznik svojom radnjom ili propustom prouzročio štetu, ako nije uložio dužnu pažnju u osposobljavanju broda za plovidbu, kada je preuzeo posebno jamstvo za uspjeh prijevoza, kada je od radnje imao koristi te kada je zapovjednik odnosno član posade radio po nalogu prijevoznika. - D.Bolanča, o.c. bilj. 5, str. 36.

33 B. Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Ugovori o iskorištavanju brodova, III/2, 1983., str. 50.

34 Usp. D. Bolanča, o.c. bilj. 5, str. 32-33.

35 U common law-u, kolijevci ovog načela, temelji razlikovanja nautičke i komercijalne pogreške postavljeni su u predmetu *Gosse Millerd Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine*. U ovom je slučaju šteta nastala kada je jedan od radnika ulazeći u skladište radi popravka osovine vijka pomaknuo pokrivače tereta te je uslijed kiše teret oštećen. Presuda utvrđuje da odgovornost postoji ako je uzrok štete nastao isključivo ili prvenstveno prilikom brige za teret odnosno ne postoji ako je uzrok štete nastao uslijed brige za brod ili njegovih pojedinih djelova. Međutim, ako je šteta nastala uslijed radnje ili propusta u rukovanju brodom usmjernih prije svega na zaštitu tereta, radi se o komercijalnoj djelatnosti sukladno čemu prijevoznik snosi odgovornost za štetu. Opisano je stajalište kasnije potvrđeno i od Doma lordova. Za druge presude koje slijede ovaj kriterij vidi *International Packers London, Ltd. v. Ocean Steam Ship Company, Ltd.* [1955] 2 Lloyd's Rep. 218., p. 234, *The Washington* [1976] 2 Lloyd's Rep. 453, p. 460, *Carling O'Keefe Breweries of Canada Limited v. CN Marine Inc.* [1990] 1 F.C. 483., p. 503 - vidi W. Tetley, o.c. bilj. 1, str. 5 -6. S druge strane, u francuskoj je judikaturi nakon niza nekonzistentnih rješenja utvrđeno više različitih kriterija razgraničenja: 1. priroda događaja, 2. svrha radi koje je čin, koji joj je bio povod, izvršen ili vrsta djelatnosti u koju se čin uvrštava te 3. nautički karakter posljedica koje su nastale iz mješovitih pogrešaka – G.H.Lafage, *Faute commerciale et faute nautique*, u Prikazu E. Pallua, UPPK br. 18, Zagreb, str. 61.

Pored utvrđivanja granice između nautičke i komercijalne djelatnosti, primjena načela o neodgovornosti za nautičku pogrešku dodatno je otežana zbog obveze prijevoznika u odnosu na plovidbenu sposobnost broda (eng. *seaworthiness*). Kako bi brod doveo u stanje koje omogućuje da se njime obavi ugovoreni prijevoz, prema Haško-Visbyskim pravilima i prema Pomorskom zakoniku, ova obveza od prijevoznika zahtjeva ulaganje dužne pažnje *prije i na početku putovanja*.³⁶ Zbog toga se javljaju dileme u tumačenju kada putovanje počinje te je li neki propust u vezi s brodom povreda obveze osposobljavanja ili nautička pogreška. Načelno, posljedica neispunjenja obveze ulaganja dužne pažnje radi osposobljavanja broda za plovidbu jest da se prijevoznik ne može pozivati na razloge koji bi ga oslobodili od odgovornosti.³⁷ Ovo stoga što je osnovno obilježje obveze osposobljavanja broda za plovidbu hijerarhijska nadređenost u odnosu na druge prijevoznikove obveze. Međutim, odgovor na pitanje je li riječ o propustu ulaganja dužne pažnje u sposobnost broda za plovidbu ili o nautičkoj pogrešci, morat će se uvijek utvrđivati prema konkretnim okolnostima slučaja. Zanimljivo je da je u interesu ostvarivanja suvremenih standarda sigurnosti plovidbe, pri izradi nacrtu nove konvencije predloženo protezanje obveze prijevoznika glede plovidbene sposobnosti i *za vrijeme trajanja putovanja*. Eventualnim uvođenjem norme o kontinuiranom trajanju odgovornosti, djelovanje odredbe o ekskulpaciji prijevoznika za nautičku pogrešku (ukoliko ne bude ukinuta) postaje upitno.³⁸ Budući da u slučaju nautičke pogreške brod u pravilu postaje nesposoban za plovidbu, pitanje je hoće li se prijevoznik uopće moći koristiti odredbom o ekskulpaciji. Teoretski gledano, načelo o plovidbenoj sposobnosti broda i načelo o neodgovornosti za nautičku pogrešku, ne bi se nužno isključivali. Ako bi prijevoznik uložio dužnu pažnju da brod osposobi za plovidbu i da ga takvim održava i za vrijeme putovanja pa šteta nastane i unatoč toj okolnosti, prijevoznik će se moći pozvati na pogrešku svog osoblja u nautičkoj djelatnosti, ali ako je propustio ispuniti tu obvezu neće moći koristiti sredstva obrane.

Uočavamo da su poteškoće u primjeni pravila o nautičkoj pogrešci u uskoj vezi sa zahtjevom za sposobnošću broda za plovidbu i brigom za teret, jer sud u postupku mora razlučiti nautičku pogrešku od komercijalne pogreške, ali i od pogreške pri osposobljavanju broda za plovidbu. Usprkos toj činjenici, valja imati na umu da su u sudskoj praksi zbog desetljeća primjene istovjetnih pravila nesumnjivo rješavane mnogobrojne proturječnosti dok bi, s druge strane, nova regulativa mogla izazvati nove sporove, barem u početnoj fazi radi iznalaženja novih rješenja judikature.

36 Vidi čl. 3. st. 1 Haško-Visbyskih pravila te čl. 460. st. 1. Pomorskog zakonika.

37 Vidi čl. 4. st. 1 Haško-Visbyskih pravila te čl. 552. Pomorskog zakonika.

38 Podrobnije: J. Marin, Odgovornost prijevoznika za plovidbenu sposobnost broda, Zbornik PFZ, 58, (1-2), 489-507 (2008), str. 501-503.

4. ZAKLJUČAK

Nautička pogreška jedan je od najvažnijih ekskulpacijskih razloga u sustavu odgovornosti prijevoznika, danas potpuno jedinstven u prijevoznom pravu. Obzirom na velike vrijednosti tereta i njegovu izloženost opasnostima na moru tijekom prijevoza u kojem prijevoznik nema mogućnost neposrednog nadzora nad radom svoje posade, još uvijek se uvažava stajalište da rizik pomorskog prijevoznika po svom intenzitetu prelazi visinu rizika koji se smatra uobičajenim u transportu. Ovdje, međutim, valja istaknuti da je koncept neodgovornosti za nautičku pogrešku nastao kroz praksu ugovornih klauzula prije gotovo dvjesto godina, kada je rizik pomorskog prijevoza bio daleko veći. U današnje vrijeme, uslijed ubrzanog razvoja tehnologije, visoko razvijeni telekomunikacijski uređaji i navigacijska oprema ukazuju na arhaičnost sustava odgovornosti za štetu koji bi trebao biti izmijenjen u skladu sa suvremenim razvojem pomorskog prometa i brodarske industrije općenito. Ipak, u nastojanju da se eliminiraju povlastice u režimu odgovornosti prijevoznika svakako treba voditi računa da se ne dovede u pitanje ekonomska učinkovitost cjelokupnog sustava koju bi moglo izazvati potpuno napuštanje nautičke pogreške, naročito obzirom na dalekosežne posljedice na polju osiguranja.

Problem uravnotežene raspodjele rizika između strane tereta i strane broda u postojećim međunarodnim konvencijama nije naišao na konačno rješenje. Ova je činjenica posljednjih godina, uz sve važniju ulogu multimodalnog prijevoza, u velikoj mjeri intenzivirala potrebu postizanja zadovoljavajućeg stupnja međunarodnog izjednačenja prava u prijevozu stvari morem. Jednoobraznost pomorskopravne regulative u tom se smislu ističe kao jamstvo pojednostavljenja i ubrzavanja posla, što će u pomorskom prijevozu zasigurno rezultirati povećanim prihodima i smanjenjem troškova te osigurati jasniju pravnu poziciju ugovornih strana.

Sve navedeno navodi nas na zaključak da nautička pogreška ima posebnu važnost kao egzoneracija pomorskog prijevoznika o kojoj bi se, obzirom na svrhu postojanja i posljedice njene primjene u praksi, konačan sud trebao donijeti uvažavajući interese obje ugovorne strane. Pred novu međunarodnu konvenciju o prijevozu stvari postavljeni su visoki ciljevi, pri čemu će na području sustava odgovornosti pomirenje interesa prijevoznika i korisnika prijevoza, čini se, predstavljati najveći izazov.

Summary:

**CARRIER'S LIABILITY FOR NAUTICAL FAULT IN THE CARRIAGE
OF GOODS BY SEA**

The paper deals with the nautical fault as a specific corrective of the sea carrier liability for damages on goods caused by the activities of the master, the crew and others of whom the sea carrier makes use in his activities. Beside the historical circumstances which caused the genesis and evolution of the nautical fault defence, the legal regulation is analyzed through the existing international conventions and with a special overview of difficulties in delimitation of carrier's liability. Contrasting opinions that appeared during the process of reassessment of the justifiability of nautical fault existence are presented, especially the ones that emerged during the work on the new international convention. Importance of a prompt conciliation of experts in this matter is emphasized, coveted not only because of the achievement of legal security, but also because of the harmonization of the carriage of goods by sea with other sectors of transport as well as the future undisturbed development of nautical navigation and trade.

Key words: *nautical fault; liability of sea carrier; carriage of goods by sea; contractual exculpation from liability; international conventions.*

DOCUMENTATION

INTERNATIONAL CONFERENCE ON
THE REMOVAL OF WRECKS, 2007
Nairobi, 14–18 May 2007

LEG/CONF. 16/19
23 May 2007
Original: ENGLISH

ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS, RECOMMENDATIONS AND RESOLUTIONS RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCE

NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007

Text adopted by the Conference

Preamble

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

CONSCIOUS of the fact that wrecks, if not removed, may pose a hazard to navigation or the marine environment,

CONVINCED of the need to adopt uniform international rules and procedures to ensure the prompt and effective removal of wrecks and payment of compensation for the costs therein involved,

NOTING that many wrecks may be located in States' territory, including the territorial sea,

RECOGNIZING the benefits to be gained through uniformity in legal regimes governing responsibility and liability for removal of hazardous wrecks,

BEARING IN MIND the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea, and the consequent need to implement the present Convention in accordance with such provisions,

HAVE agreed as follows:

DOKUMENTACIJA

MEĐUNARODNA KONFERENCIJA
O UKLANJANJU PODRTINA, 2007.
Nairobi, 14.–18. svibnja 2007.

LEG/CONF.16/19
23. svibnja 2007.
Izvornik: ENGLESKI

USVAJANJE ZAVRŠNOG AKTA I SVIH INSTRUMENATA, PREPORUKA I REZOLUCIJA PROIZAŠLIH IZ RADA KONFERENCIJE

MEĐUNARODNA KONVENCIJA O UKLANJANJU PODRTINA, NAIROBI 2007.

Tekst usvojen na Konferenciji

Preambula

DRŽAVE STRANKE OVE KONVENCIJE,

SVJESNE činjenice da neuklonjene podrtine mogu predstavljati opasnost za plovidbu ili morski okoliš,

UVJERENE u potrebu usvajanja jednoobraznih međunarodnih pravila i postupaka kojima bi se osiguralo brzo i učinkovito uklanjanje podrtina te plaćanje naknade troškova koji su u to uključeni,

OPAŽAJUĆI da se veliki broj podrtina može nalaziti na državnom području, uključujući teritorijalno more,

PREPOZNAJUĆI moguću korist od ujednačavanja pravnih propisa koja uređuju odgovornost za uklanjanje opasnih podrtina,

IMAJUĆI NA UMU važnost Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, donesene u Montego Bayu 10. prosinca 1982., te običajnog međunarodnog prava mora i, slijedom toga, potrebu primjene ove Konvencije u skladu s tim odredbama,

SPORAZUMJELE SU SE o sljedećem:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. “Convention area” means the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

2. “Ship” means a vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft, and floating platforms except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.

3. “Maritime casualty” means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.

4. “Wreck”, following upon a maritime casualty, means:

- (a) a sunken or stranded ship; or
- (b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or
- (c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or
- (d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

5. “Hazard” means any condition or threat that:

poses a danger or impediment to navigation; or
may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States;

6. “Related interests” means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:

- (a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;
- (b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned;
- (c) the health of the coastal population and the well-being of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and
- (d) offshore and underwater infrastructure.

Članak 1. Definicije

U svrhu ove Konvencije:

1. “Konvencijsko područje” je gospodarski pojas države stranke ustanovljen u skladu s međunarodnim pravom, ili, ako država stranka nije ustanovila taj pojas, područje izvan njezinog teritorijalnog mora i uz njega, a koje je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom i koje nije šire od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnoga mora.

2. “Brod” je svako pomorsko plovilo, uključujući hidrokrilne brodove, plovila na zračnom jastuku, ronilice, plutajuće objekte i plutajuće platforme, osim kad su takve platforme postavljene za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju mineralnih bogatstava morskog dna.

3. “Pomorska nezgoda” je sudar brodova, nasukanje ili druga plovidbena nezgoda, ili drugi događaj na brodu ili izvan njega koji uzrokuje materijalnu štetu ili predstavlja neposrednu opasnost od nastanka materijalne štete na brodu ili njegovu teretu.

4. “Podrtina”, nastala nakon pomorske nezgode, je:

- (a) potonuli ili nasukani brod; ili
- (b) bilo koji dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući svaki predmet koji se nalazi ili se nalazio na tom brodu; ili
- (c) svaki predmet koji je nestao u moru s broda i koji je nasukan, potonuo ili ostavljen da pluta; ili
- (d) brod koji će uskoro potonuti ili se nasukati, ili se to opravdano može očekivati, ukoliko još nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći brodu ili bilo kojoj imovini u opasnosti.

5. “Opasnost” je svaka okolnost ili prijetnja:

- (a) koja dovodi u opasnost ili ometa plovidbu; ili
- (b) od koje se opravdano mogu očekivati velike štetne posljedice za morski okoliš ili obalu ili povezane interese jedne ili više država.

6. “Povezani interesi” su interesi obalne države koja je izravno ugrožena podrtnom ili joj od nje prijeti opasnost, kao primjerice:

- (a) pomorske djelatnosti u obalnim područjima, lukama i ušćima, uključujući ribarstvo, koje predstavljaju osnovne izvore prihoda osobama koje se njima bave;
- (b) turističke znamenitosti i drugi gospodarski interesi tog područja;
- (c) zdravlje obalnog stanovništva i dobrobit tog područja, uključujući očuvanje živih morskih bogatstava te flore i faune; i
- (d) odobalna i podvodna infrastruktura.

7. “Removal” means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. “Remove”, “removed” and “removing” shall be construed accordingly.

8. “Registered owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, “registered owner” shall mean such company.

9. “Operator of the ship” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended¹.

10. “Affected State” means the State in whose Convention area the wreck is located.

11. “State of the ship’s registry” means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

12. “Organization” means the International Maritime Organization.

13. “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Objectives and general principles

1. A State Party may take measures in accordance with this Convention in relation to the removal of a wreck which poses a hazard in the Convention area.

2. Measures taken by the Affected State in accordance with paragraph 1 shall be proportionate to the hazard.

3. Such measures shall not go beyond what is reasonably necessary to remove a wreck which poses a hazard and shall cease as soon as the wreck has been removed; they shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of other States including the State of the ship’s registry, and of any persons, physical or corporate, concerned.

4. The application of this Convention within the Convention area shall not entitle a State Party to claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the high seas.

5. States Parties shall endeavour to co-operate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.

¹ Refer to the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, adopted by the Assembly of the International Maritime Organization by Resolution A.741(18), as amended.

7. “Uklanjanje” je svaki oblik sprječavanja, smanjenja ili otklanjanja opasnosti prouzročene podrtnom. U istom smislu tumačit će se izrazi izvedeni iz ovoga.

8. “Upisani vlasnik” je osoba ili osobe koje su upisane kao vlasnici broda, ili, u nedostatku upisa, osoba ili osobe koje posjeduju brod u trenutku pomorske nezgode. Međutim, ako je vlasnik broda država, a njime upravlja društvo koje je u toj državi upisano kao brodar, izraz “upisani vlasnik” označava to društvo.

9. “Brodar” je vlasnik broda ili bilo koja pravna ili fizička osoba, kao što je poslovođa ili zakupoprimalatelj, koja je od vlasnika broda preuzela odgovornost za upravljanje brodom i koja je, preuzimanjem te odgovornosti, preuzela sve obveze i odgovornosti utvrđene Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću, kako je izmijenjen i dopunjen.¹

10. “Ugrožena država” je država na čijem se konvencijskom području nalazi podrtna.

11. “Država upisa broda” je, u odnosu na upisani brod, država u kojoj je brod upisan, a u odnosu na brod koji nije upisan, država pod čijom zastavom brod plovi.

12. “Organizacija” je Međunarodna pomorska organizacija.

13. “Glavni tajnik” je glavni tajnik Organizacije.

Članak 2.

Ciljevi i opća načela

1. Država stranka može, sukladno ovoj Konvenciji, poduzimati mjere za uklanjanje podrtna koja predstavlja opasnost za konvencijsko područje.

2. Mjere iz stavka 1., koje poduzme ugrožena država, moraju biti u razmjeru s opasnošću.

3. Ugrožena država mora poduzeti samo one mjere koje se smatraju razumnima za potrebe uklanjanja opasne podrtna, a čim se podrtna ukloni mora ih obustaviti; takve mjere ne smiju nepotrebno ometati prava i interese drugih država, uključujući državu upisa broda, niti drugih zainteresiranih osoba, fizičkih ili pravnih.

4. Primjena ove Konvencije na konvencijskom području ne daje pravo državi stranci da zahtijeva ili ostvaruje suverenost ili suverena prava nad bilo kojim dijelom otvorenog mora.

5. Države stranke nastojat će surađivati u slučaju kada posljedice pomorske nezgode u kojoj je nastala podrtna trpi i država koja nije ugrožena država.

¹ Međunarodni pravilnik o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja, usvojen Rezolucijom Skupštine Međunarodne pomorske organizacije, A.741(18), kako je izmijenjen i dopunjen.

Article 3

Scope of application

1. Except as otherwise provided in this Convention, this Convention shall apply to wrecks in the Convention area.

2. A State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, subject to article 4, paragraph 4. In that case, it shall notify the Secretary-General accordingly, at the time of expressing its consent to be bound by this Convention or at any time thereafter. When a State Party has made a notification to apply this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, this is without prejudice to the rights and obligations of that State to take measures in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention. The provisions of articles 10, 11 and 12 of this Convention shall not apply to any measures so taken other than those referred to in articles 7, 8 and 9 of this Convention.

3. When a State Party has made a notification under paragraph 2, the “Convention area” of the Affected State shall include the territory, including the territorial sea, of that State Party.

4. A notification made under paragraph 2 above shall take effect for that State Party, if made before entry into force of this Convention for that State Party, upon entry into force. If notification is made after entry into force of this Convention for that State Party, it shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General.

5. A State Party that has made a notification under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a notification of withdrawal to the Secretary-General. Such notification of withdrawal shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General, unless the notification specifies a later date.

Article 4

Exclusions

1. This Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, as amended, or the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended.

2. This Convention shall not apply to any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service, unless that State decides otherwise.

Članak 3. Polje primjene

1. Osim ako samom Konvencijom nije predviđeno drugačije, ova se Konvencija primjenjuje na podrtnine koje se nalaze na konvencijskom području.

2. Imajući u vidu odredbe članka 4. stavka 4., država stranka može proširiti primjenu ove Konvencije na podrtnine smještene unutar njezinog područja, uključujući teritorijalno more. Notifikaciju o tome mora uputiti Glavnom tajniku u trenutku kada izražava pristanak da se obveže ovom Konvencijom ili u bilo koje vrijeme nakon toga. Notifikacija države stranke o primjeni ove Konvencije na podrtnine smještene unutar njezinog područja, uključujući teritorijalno more, ne utječe na njezina prava i obveze u poduzimanju mjera glede podrtna smještenih na njezinom području, uključujući teritorijalno more, koje su različite od lociranja, označavanja i uklanjanja sukladno ovoj Konvenciji. Odredbe članaka 10., 11. i 12. ove Konvencije neće se primjenjivati na nijednu od tako poduzetih mjera, osim na one navedene u člancima 7., 8. i 9.

3. Ako je država stranka izvršila notifikaciju prema stavku 2., “konvencijsko područje” ugrožene države obuhvaćat će područje te države stranke zajedno s njezinim teritorijalnim morem.

4. Notifikacija prema stavku 2. ovoga članka, izvršena prije stupanja na snagu ove Konvencije za određenu državu stranku, počinje proizvoditi pravne učinke za tu državu stranku nakon što Konvencija stupi na snagu. Notifikacija izvršena nakon stupanja na snagu ove Konvencije za određenu državu stranku počinje proizvoditi pravne učinke šest mjeseci nakon što ju primi Glavni tajnik.

5. Država stranka koja je izvršila notifikaciju prema stavku 2. može tu notifikaciju povući u bilo kojem trenutku dostavom notifikacije o povlačenju Glavnom tajniku. Notifikacija o povlačenju počinje proizvoditi pravne učinke 6 mjeseci nakon što ju primi Glavni tajnik, osim ako u notifikaciji nije naveden kasniji datum.

Članak 4. Izuzeća

1. Ova se Konvencija ne primjenjuje na mjere poduzete prema Međunarodnoj konvenciji o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima nezgoda koje dovode do onečišćenja uljem, iz 1969., kako je izmijenjena i dopunjena ili prema Protokolu o intervenciji na otvorenom moru u slučaju onečišćenja drugim tvarima osim ulja, iz 1973., kako je izmijenjen i dopunjen.

2. Ova se Konvencija ne primjenjuje na ratne ili druge brodove koji su u vlasništvu države ili ih ona u razmatranom razdoblju iskorištava isključivo za negospodarske djelatnosti, osim ako država ne odluči drugačije.

3. Where a State Party decides to apply this Convention to its warships or other ships as described in paragraph 2, it shall notify the Secretary-General, thereof, specifying the terms and conditions of such application.

4.(a) When a State Party has made a notification under article 3, paragraph 2, the following provisions of this Convention shall not apply in its territory, including the territorial sea:

- (i) Article 2, paragraph 4;
- (ii) Article 9, paragraphs 1, 5, 7, 8, 9 and 10; and
- (iii) Article 15.

(b) Article 9, paragraph 4, insofar as it applies to the territory, including the territorial sea of a State Party, shall read:

“Subject to the national law of the Affected State, the registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.”

Article 5

Reporting wrecks

1. A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report.

2. Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:

- (a) the precise location of the wreck;
- (b) the type, size and construction of the wreck;
- (c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;
- (d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances; and
- (e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board.

3. Ako odluči primjenjivati ovu Konvenciju na svoje ratne ili druge brodove navedene u stavku 2., država stranka mora o tome izvijestiti Glavnog tajnika i točno navesti uvjete primjene.

4.(a) Kada je država stranka izvršila notifikaciju prema članku 3. stavku 2., na njezinom se području, uključujući teritorijalno more, neće primjenjivati sljedeće odredbe ove Konvencije:

(i) Članak 2. stavak 4;

(ii) Članak 9. stavci 1., 5., 7., 8., 9. i 10.; i

(iii) Članak 15.

(b) Ukoliko se primjenjuje na područje države stranke, uključujući njezino teritorijalno more, članak 9. stavak 4. glasi:

“ U skladu s nacionalnim pravom ugrožene države, upisani vlasnik može sklopiti ugovor sa spašavateljem ili drugom osobom da u ime vlasnika ukloni podrtinu za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost. Prije nego takvo uklanjanje započne, ugrožena država može propisati uvjete uklanjanja, ali samo u mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje provodi na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš.”

Članak 5.

Prijavljivanje podrtine

1. Država stranka će zahtijevati da zapovjednik i brodar broda koji plovi pod njezinom zastavom bez odgađanja izvijeste ugroženu državu kada je brod sudjelovao u pomorskoj nezgodi u kojoj je nastala podrtina. U mjeri u kojoj je jedan od njih, zapovjednik ili brodar, ispunio obvezu izvještavanja prema ovome članku, drugi je oslobođen te obveze.

2. Ova izvješća moraju sadržavati ime i glavno poslovno sjedište upisanog vlasnika i ostale relevantne podatke potrebne da bi ugrožena država mogla utvrditi predstavlja li podrtina opasnost sukladno članku 6., a ti podaci uključuju:

(a) točan položaj podrtine;

(b) vrstu, veličinu i građu podrtine;

(c) prirodu štete i stanje podrtine;

(d) prirodu i količinu tereta, posebice opasnih i štetnih tvari; i

(e) količinu i vrstu ulja na brodu, uključujući pogonsko ulje i ulje za podmazivanje.

Article 6

Determination of hazard

When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:

- (a) the type, size and construction of the wreck;
- (b) depth of the water in the area;
- (c) tidal range and currents in the area;
- (d) particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization², or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982;
- (e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;
- (f) traffic density and frequency;
- (g) type of traffic;
- (h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;
- (i) vulnerability of port facilities;
- (j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;
- (k) submarine topography of the area;
- (l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;
- (m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;
- (n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and
- (o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

Article 7

Locating wrecks

1. Upon becoming aware of a wreck, the Affected State shall use all practicable means, including the good offices of States and organizations, to warn mariners and the States concerned of the nature and location of the wreck as a matter of urgency.

² Refer to the revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, adopted by the Assembly of the International Maritime Organization by Resolution A.982(24), as amended.

Članak 6.

Utvrđivanje opasnosti

Prilikom utvrđivanja predstavlja li podrtina opasnost, ugrožena država mora uzeti u obzir sljedeće kriterije:

- (a) vrstu, veličinu i građu podrtine;
- (b) dubinu vode na tom području;
- (c) amplitudu morskih mijena i morske struje na tom području;
- (d) osobito osjetljiva morska područja ustanovljena i primjereno određena sukladno smjernicama koje je usvojila Organizacija², ili jasno definirano područje gospodarskog pojasa na kojem su usvojene posebne obvezatne mjere prema članku 211. stavku 6. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, iz 1982.;
- (e) blizinu brodskih ruta ili separacijskih zona;
- (f) gustoću i frekvenciju prometa;
- (g) vrtu prometa;
- (h) prirodu i količinu tereta na podrtini, količinu i vrstu ulja (kao što su pogonsko ulje i ulje za podmazivanje) i, posebice, moguću štetu u slučaju ispuštanja tereta ili ulja u morski okoliš;
- (i) izloženost lučkih objekata;
- (j) prevladavajuće meteorološke i hidrografske uvjete;
- (k) topografiju podmorja u tom području;
- (l) visinu podrtine iznad ili ispod površine vode pri najnižoj razini živih morskih mijena;
- (m) akustičke i magnetske osobine podrtine;
- (n) blizinu odobalnih uređaja, cjevovoda, telekomunikacijskih kabela i sličnih struktura; i
- (o) bilo koju drugu okolnost zbog koje je potrebno ukloniti podrtinu.

Članak 7.

Lociranje podrtine

1. Nakon što sazna za postojanje podrtine, ugrožena država mora upotrijebiti sva moguća sredstva, uključujući usluge država i organizacija, radi hitnog upozoravanja pomoraca i zainteresiranih država o prirodi i položaju podrtine.

² Smjernice za ustanovljavanje i određivanje osobito osjetljivih morskih područja usvojene Rezolucijom Skupštine Međunarodne pomorske organizacije, A.982(24), kako su izmijenjene i dopunjene.

2. If the Affected State has reason to believe that a wreck poses a hazard, it shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck.

Article 8

Marking of wrecks

1. If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck.

2. In marking the wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that the markings conform to the internationally accepted system of buoyage in use in the area where the wreck is located.

3. The Affected State shall promulgate the particulars of the marking of the wreck by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications.

Article 9

Measures to facilitate the removal of wrecks

1. If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:

- (a) inform the State of the ship's registry and the registered owner; and
- (b) proceed to consult the State of the ship's registry and other States affected by the wreck regarding measures to be taken in relation to the wreck.

2. The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.

3. When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.

4. The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

5. When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

2. Ako ima razloga vjerovati da podrtna predstavlja opasnost, ugrožena država mora osigurati poduzimanje svih mogućih koraka radi određivanja točnog položaja podrtna.

Članak 8. Označavanje podrtna

1. Ako utvrdi da podrtna predstavlja opasnost, ugrožena država mora osigurati poduzimanje svih razumnih mjera kako bi se podrtna označila.

2. Prilikom označavanja podrtna potrebno je poduzeti svaku moguću mjeru kako bi označavanje bilo u skladu s međunarodno prihvaćenim sustavom balisaže koji se primjenjuje na području gdje se podrtna nalazi.

3. Ugrožena država mora objaviti pojedinosti o tim oznakama, koristeći sva prikladna sredstva, uključujući odgovarajuće nautičke publikacije.

Članak 9. Mjere za olakšavanje uklanjanja podrtna

1. Ako utvrdi da podrtna predstavlja opasnost, ugrožena država mora odmah:

- (a) izvijestiti državu upisa broda i upisanog vlasnika; i
- (b) savjetovati se s državom upisa broda i ostalim državama ugroženima podrtnom o mjerama koje treba poduzeti glede podrtna.

2. Upisani vlasnik mora ukloniti podrtnu za koju se utvrdi da predstavlja opasnost.

3. Kada se utvrdi da podrtna predstavlja opasnost, upisani vlasnik ili druga zainteresirana osoba mora nadležnom tijelu ugrožene države pružiti dokaze o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu kako je propisano u članku 12.

4. Upisani vlasnik može sklopiti ugovor sa spašavateljem ili drugom osobom da u ime vlasnika ukloni podrtnu za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost. Prije nego takvo uklanjanje započne, ugrožena država može odrediti uvjete uklanjanja, ali samo u mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje provodi na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš.

5. Kada je uklanjanje spomenuto u stavcima 2. i 4. započelo, ugrožena država može intervenirati samo u mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje zaista provodi na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš.

6. The Affected State shall:

- (a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck, taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6;
- (b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner's expense; and
- (c) inform the registered owner in writing that it intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.

7. If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

8. In circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

9. States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners comply with paragraphs 2 and 3.

10. States Parties shall give their consent to the Affected State to act under paragraphs 4 to 8, where required.

11. The information referred to in this article shall be provided by the Affected State to the registered owner identified in the reports referred to in article 5, paragraph 2.

Article 10

Liability of the owner

1. Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;
- (b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or
- (c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

2. Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

6. Ugrožena država mora:

- (a) odrediti razuman rok u kojem je upisani vlasnik dužan ukloniti podrtinu, uzimajući u obzir prirodu opasnosti utvrđenu sukladno članku 6.;
- (b) pisano izvijestiti upisanog vlasnika o roku koji je odredila i naglasiti da ona može ukloniti podrtinu na trošak upisanog vlasnika, ukoliko on to ne učini u navedenom roku; i
- (c) pisano izvijestiti upisanog vlasnika da namjerava odmah intervenirati u slučajevima kada opasnost postane osobito ozbiljna.

7. Ako upisani vlasnik ne ukloni podrtinu u roku određenom sukladno stavku 6(a), ili je nemoguće stupiti u vezu s njime, ugrožena država može ukloniti podrtinu na najefikasniji i najbrži mogući način vodeći računa o sigurnosti i zaštiti morskog okoliša.

8. U slučajevima koji zahtijevaju hitno djelovanje, o čemu je ugrožena država izvijestila državu upisa broda i upisanog vlasnika, ugrožena država može ukloniti podrtinu na najefikasniji i najbrži mogući način vodeći računa o sigurnosti i zaštiti morskog okoliša.

9. Države stranke moraju poduzeti odgovarajuće mjere prema svojem nacionalnom pravu kako bi osigurale da njihovi upisani vlasnici udovolje odredbama stavka 2. i 3.

10. Države stranke daju pristanak ugroženoj državi da po potrebi postupi prema odredbama stavka 4. do 8.

11. Ugrožena država je dužna o mjerama iz ovoga članka izvijestiti upisanog vlasnika čiji se podaci nalaze u izvješćima iz članka 5. stavka 2.

Članak 10.

Odgovornost vlasnika

1. Uz rezervu članka 11., upisani vlasnik odgovara za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine izvršenima sukladno člancima 7., 8. i 9., ukoliko ne dokaže da je pomorska nezgoda u kojoj je nastala podrtina:

- (a) posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave;
- (b) u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se prouzroči šteta; ili
- (c) u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.

2. Ništa u ovoj Konvenciji neće utjecati na pravo upisanog vlasnika na ograničenje odgovornosti prema bilo kojem primjenljivom nacionalnom ili međunarodnom propisu kao što je Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976., kako je izmijenjena i dopunjena.

3. No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3 paragraph 2, in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention.

4. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse against third parties.

Article 11

Exceptions to liability

1. The registered owner shall not be liable under this Convention for the costs mentioned in article 10, paragraph 1 if, and to the extent that, liability for such costs would be in conflict with:

- (a) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended;
- (b) the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as amended;
- (c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, as amended, or the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or
- (d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, as amended;

provided that the relevant convention is applicable and in force.

2. To the extent that measures under this Convention are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention.

Article 12

Compulsory insurance or other financial security

1. The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national

3. Nijedan zahtjev za naknadu troškova iz stavka 1. ne može se podnijeti protiv upisanog vlasnika ako nije u skladu s odredbama ove Konvencije. To ne utječe na prava i obveze države stranke koja je izvršila notifikaciju prema članku 3. stavku 2. glede podrtina smještenih na njezinom području, uključujući teritorijalno more, različite od prava i obveza koje se odnose na lociranje, obilježavanje i uklanjanje sukladno ovoj Konvenciji.

4. Ništa u ovome članku ne utječe na pravo regresa prema trećim osobama.

Članak 11.

Izuzeci od odgovornosti

1. Upisani vlasnik ne odgovara prema ovoj Konvenciji za troškove iz članka 10. stavka 1., ako je, i u opsegu u kojem je, odgovornost za takve troškove u suprotnosti:

- (a) s Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, iz 1969., kako je izmijenjena i dopunjena;
- (b) s Međunarodnom konvencijom o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, iz 1996., kako je izmijenjena i dopunjena;
- (c) s Konvencijom o odgovornosti prema trećima na području nuklearne energije, iz 1960., kako je izmijenjena i dopunjena ili Bečkom konvencijom o građanskoj odgovornosti za nuklearne štete, iz 1963., kako je izmijenjena i dopunjena; ili s nacionalnim pravom koje uređuje ili zabranjuje ograničenje odgovornosti za nuklearnu štetu; ili
- (d) s Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem, iz 2001., kao je izmijenjena i dopunjena;

pod uvjetom da je odgovarajuća konvencija primjenljiva i na snazi.

2. U opsegu u kojem se mjere iz ove Konvencije smatraju spašavanjem prema primjenljivom nacionalnom pravu ili nekoj međunarodnoj konvenciji, to se pravo ili konvencija primjenjuju u slučaju nagrade ili naknade spašavateljima, a izuzimaju se odredbe ove Konvencije.

Članak 12.

Obvezno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo

1. Upisani vlasnik broda bruto tonaže 300 na više, koji plovi pod zastavom države stranke, dužan je imati osiguranje ili drugo financijsko jamstvo, kao što je garancija banke ili slične institucije, radi pokrića odgovornosti prema ovoj Konvenciji u iznosu koji odgovara granicama odgovornosti utvrđenima prema primjenljivim nacionalnim

or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:

- (a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
 - (b) gross tonnage of the ship;
 - (c) name and principal place of business of the registered owner;
 - (d) IMO ship identification number;
 - (e) type and duration of security;
 - (f) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and
 - (g) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
- 3.(a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognized by it;
 - (ii) the withdrawal of such authority; and
 - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

- (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

ili međunarodnim propisima o ograničenju, ali ni u kojem slučaju ne prelazi iznos obračunat prema članku 6(1)(b) Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976., kako je izmijenjena i dopunjena.

2. Nakon što utvrdi da je udovoljeno zahtjevima iz stavka 1., odgovarajuće tijelo države u kojoj je brod upisan izdat će svakom brodu bruto tonaže 300 na više svjedodžbu kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi prema odredbama ove Konvencije. Za brod upisan u državi stranci takvu svjedodžbu izdaje ili ovjerava odgovarajuće tijelo države upisa broda; za brod koji nije upisan u državi stranci takvu svjedodžbu može izdati ili ovjeriti odgovarajuće tijelo bilo koje države stranke. Svjedodžba o obveznom osiguranju mora biti sačinjena prema predlošku koji se nalazi u prilogu ove Konvencije i mora sadržavati sljedeće podatke:

- (a) ime broda, brojeve ili slova za prepoznavanje i luku upisa;
- (b) bruto tonažu broda;
- (c) ime i glavno poslovno sjedište upisanog vlasnika;
- (d) IMO identifikacijski broj broda;
- (e) vrstu i trajanje jamstva;
- (f) ime i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili druge osobe koja daje jamstvo i, u odgovarajućem slučaju, poslovno sjedište u kojem je osiguranje ili jamstvo zaključeno; i
- (g) rok važenja svjedodžbe, koji ne može prijeći rok važenja osiguranja ili drugog jamstva.

3.(a) Država stranka može ovlastiti neku od nje priznatu instituciju ili organizaciju za izdavanje svjedodžbi iz stavka 2. Ta institucija ili organizacija mora izvijestiti dotičnu državu o izdavanju svake svjedodžbe. U svakom slučaju, država stranka u cijelosti jamči za potpunost i točnost podataka tako izdanih svjedodžbi i poduzima potrebne mjere radi ispunjenja te obveze.

(b) Država stranka mora izvijestiti Glavnog tajnika:

- (i) o točnim dužnostima i uvjetima iz ovlaštenja danog priznatoj instituciji ili organizaciji;
- (ii) o povlačenju tog ovlaštenja; i
- (iii) o datumu kada ovlaštenje ili povlačenje tog ovlaštenja počinje važiti.

Dano ovlaštenje neće važiti prije nego proteknu tri mjeseca od dana kada je notifikacija s takvim učinkom upućena Glavnom tajniku.

(c) Institucija ili organizacija ovlaštena za izdavanje svjedodžbi sukladno ovome stavku mora, kao minimum, biti ovlaštena povući ove svjedodžbe ako se ne poštuju uvjeti pod kojima su izdane. U svakom slučaju organizacija mora o takvom povlačenju izvijestiti državu u čije ime je svjedodžbu izdala.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language(s) of the State may be omitted.

5. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification, which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article and having regard to any guidelines adopted by the Organization on the financial responsibility of the registered owners, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9. Certificates issued and certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability. In such a case the defendant may invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the registered owner) that the registered owner would have been entitled to invoke, including limitation of liability under any applicable national or international regime. Furthermore, even if the registered owner is not entitled to limit liability, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in

4. Svjedodžba mora biti na službenom jeziku ili jezicima države koja ju izdaje. Ako upotrijebljeni jezik nije engleski, francuski ili španjolski, tekst mora sadržavati prijevod na jedan od tih jezika a, ako država tako odluči, njezin službeni jezik ili jezici mogu se izostaviti.

5. Svjedodžba se mora nalaziti na brodu, a preslika se polaže kod tijela koje vodi upisnik u koji je brod upisan ili, ako brod nije upisan u državi stranci, kod tijela koje je izdalo ili ovjerilo svjedodžbu.

6. Osiguranje ili drugo financijsko jamstvo ne udovoljava zahtjevima ovoga članka ako ono može prestati, iz razloga koji nije protek roka važenja osiguranja ili jamstva navedenog u svjedodžbi iz stavka 2., prije proteka roka od tri mjeseca računajući od dana kada je tijelu iz stavka 5. upućena obavijest o njegovu prestanku, osim ako je svjedodžba vraćena tom tijelu ili je izdana nova svjedodžba u navedenom roku. Prethodne odredbe se na isti način primjenjuju na svaku izmjenu uslijed koje osiguranje ili drugo jamstvo više ne udovoljava zahtjevima ovoga članka.

7. Država upisa broda mora odrediti uvjete izdavanja i važenja svjedodžbe, imajući u vidu odredbe ovoga članka i uzimajući u obzir smjernice o financijskoj odgovornosti upisanih vlasnika koje donese Organizacija.

8. Ništa u ovoj Konvenciji neće se tumačiti kao sprječavanje države stranke da se pouzda u podatke dobivene od drugih država, Organizacije ili drugih međunarodnih organizacija glede financijskog položaja davatelja osiguranja ili financijskog jamstva danog u svrhe ove Konvencije. Država stranka koja se pouzda u takve podatke nije oslobođena odgovornosti kao država izdavanja svjedodžbe u skladu sa stavkom 2.

9. Svjedodžbe izdane ili ovjerene u jednoj državi stranci priznat će druge države stranke u svrhe ove Konvencije i smatrat će ih jednako vrijednima kao i svjedodžbe koje su one same izdale ili ovjerile, čak i kada su izdane ili ovjerene za brod koji nije upisan u državi stranci. Država stranka može u svakom trenutku zatražiti konzultacije s državom koja je izdala ili ovjerila svjedodžbu ako smatra da osiguratelj ili jamac imenovan u svjedodžbi nije financijski sposoban ispuniti obveze koje nalaže Konvencija.

10. Svaka tužba za naknadu štete prema ovoj Konvenciji može se podnijeti izravno protiv osiguratelja ili druge osobe koja daje financijsko jamstvo koje pokriva odgovornost upisanog vlasnika. U tom slučaju tuženik se može pozvati na pravna sredstva obrane koja pripadaju upisanom vlasniku (osim onih koja se odnose na stečaj ili likvidaciju upisanog vlasnika), uključujući ograničenje odgovornosti prema bilo kojem primjenljivom nacionalnom ili međunarodnom propisu. Čak i kada upisani vlasnik nema pravo na ograničenje odgovornosti, tuženik može ograničiti svoju odgovornost do iznosa jednakog iznosu osiguranja ili drugog financijskog jamstva

accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the maritime casualty was caused by the wilful misconduct of the registered owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the registered owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the registered owner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit any ship entitled to fly its flag to which this article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security to the extent required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300 gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of registry, stating that it is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed in paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

Article 13

Time limits

1. Rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is brought hereunder within three years from the date when the hazard has been determined in accordance with this Convention. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the maritime casualty that resulted in the wreck. Where the maritime casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence.

koje se zahtijeva sukladno stavku 1. Osim toga, tuženik se u svrhu obrane može pozvati na činjenicu da je pomorska nezgoda posljedica namjernog protupravnog ponašanja upisanog vlasnika, ali se ne može koristiti drugim sredstvima obrane na koja bi se mogao pozvati u postupku koji bi protiv njega pokrenuo upisani vlasnik. U svakom slučaju, tuženik ima pravo zahtijevati da upisani vlasnik sudjeluju u postupku.

11. Država stranka neće dopustiti iskorištavanje broda koji plovi pod njezinom zastavom, a na kojega se primjenjuju odredbe ovoga članka, ako mu nije izdana svjedodžba na temelju stavka 2. ili 14.

12. Imajući u vidu odredbe ovoga članka, svaka država stranka će osigurati, na temelju svojeg nacionalnog prava, da osiguranje ili drugo jamstvo pokriva, u mjeri određenoj stavkom 1., svaki brod bruto tonaže 300 na više, bez obzira gdje je upisan, koji uplovljava u luku na području države stranke ili isplovljava iz nje, odnosno stiže na ili napušta odobalni objekt u njezinom teritorijalnom moru.

13. Bez obzira na odredbe stavka 5., država stranka može izvijestiti Glavnog tajnika da se, za potrebe stavka 12., svjedodžba iz stavka 2. ne mora nalaziti na brodu niti ju je brod dužan predložiti kada uplovljava u luku na njezinom području ili isplovljava iz nje, odnosno stiže na ili napušta odobalni objekt u njezinom teritorijalnom moru, pod uvjetom da je država stranka koja izdaje svjedodžbu iz stavka 2. izvijestila Glavnog tajnika da čuva podatke u elektronskom obliku, dostupne svim državama strankama, koji potvrđuju postojanje svjedodžbe i omogućuju državama strankama da ispune svoje obaveze iz stavka 12.

14. Ako brod koji je u vlasništvu države stranke nije pokriven osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom, na njega se ne primjenjuju odgovarajuće odredbe ovoga članka, ali se na njemu mora nalaziti svjedodžba koju je izdalo nadležno tijelo države upisa broda, kojom se potvrđuje da je brod u vlasništvu te države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama određenima u stavku 1. Takva svjedodžba treba u najvećoj mogućoj mjeri odgovarati predlošku propisanome u stavku 2.

Članak 13.

Zastara

1. Pravo na naknadu troškova prema ovoj Konvenciji prestaje ako se ne podigne tužba prema odredbama ove Konvencije u roku od tri godine od dana kada je sukladno ovoj Konvenciji utvrđena opasnost. Međutim, tužba se ni u kojem slučaju ne može podići nakon proteka roka od šest godina računajući od dana pomorske nezgode u kojoj je nastala podrtna. Ako se pomorska nezgoda sastoji od niza događaja, rok od šest godina počinje teći od dana nastanka prvoga događaja.

Article 14

Amendment provisions

1. At the request of not less than one-third of States Parties, a conference shall be convened by the Organization for the purpose of revising or amending this Convention.
2. Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to this Convention, as amended.

Article 15

Settlement of disputes

1. Where a dispute arises between two or more States Parties regarding the interpretation or application of this Convention, they shall seek to resolve their dispute, in the first instance, through negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their choice.
2. If no settlement is possible within a reasonable period of time not exceeding twelve months after one State Party has notified another that a dispute exists between them, the provisions relating to the settlement of disputes set out in Part XV of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, shall apply *mutatis mutandis*, whether or not the States parties to the dispute are also States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.
3. Any procedure chosen by a State Party to this Convention and to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, pursuant to Article 287 of the latter, shall apply to the settlement of disputes under this Article, unless that State Party, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, chooses another procedure pursuant to Article 287 for the purpose of the settlement of disputes arising out of this Convention.
4. A State Party to this Convention which is not a Party to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention or at any time thereafter shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the means set out in Article 287, paragraph 1, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, for the purpose of settlement of disputes under this Article. Article 287 shall apply to such a declaration, as well as to any dispute to which such State is party, which is not covered by a declaration in force. For the purpose of conciliation and arbitration, in accordance with Annexes V and VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, such State shall be entitled to nominate conciliators and arbitrators to be included in the lists referred to in Annex V, Article 2, and Annex VII, Article 2, for the settlement of disputes arising out of this Convention.

Članak 14.

Izmjene i dopune

1. Na zahtjev najmanje jedne trećine država stranaka, Organizacija će sazvati konferenciju radi izmjene i dopune ove Konvencije.

2. Svaka suglasnost na obvezivanje ovom Konvencijom izražena nakon što neka izmjena i dopuna ove Konvencije stupi na snagu, odnosit će se na Konvenciju kako je izmijenjena i dopunjena.

Članak 15.

Rješavanje sporova

1. Spor između dviju ili više država stranaka o tumačenju ili primjeni ove Konvencije države stranke nastoje najprije riješiti pregovorima, istragom, posredovanjem, mirenjem, arbitražom, sudskom nagodbom, putem regionalnih agencija ili drugim mirnim sredstvima po vlastitom izboru.

2. Ako rješenje spora nije moguće u razumnom roku, koji ne prelazi dvanaest mjeseci nakon što jedna država stranka izvijesti drugu o međusobnom sporu, primijenit će se *mutatis mutandis* odredbe o rješavanju sporova izložene u Dijelu XV. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, iz 1982., bez obzira jesu li države koje su stranke u sporu također države stranke Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, iz 1982.

3. Svaki postupak koji izabere država stranka ove Konvencije i Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, iz 1982., na temelju članka 287. ove potonje, primijenit će se na rješavanje sporova iz ovoga članka, osim ako država stranka, kada ratificira, prihvata ili odobrava ovu Konvenciju ili joj pristupa, ili u bilo kojem trenutku nakon toga, ne odabere drugi postupak prema članku 287. u svrhu rješavanja sporova proisteklih iz ove Konvencije.

4. Država stranka ove Konvencije koja nije stranka Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, iz 1982., kada ratificira, prihvata, odobrava ovu Konvenciju ili joj pristupa, ili u bilo koje vrijeme nakon toga, može pisanom izjavom izabrati jedno ili više sredstva navedenih u članku 287. stavku 1. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, iz 1982. u svrhu rješavanja sporova prema ovome članku. Članak 287. primijenit će se na takvu izjavu, kao i na svaki spor u kojem je ta država stranka, a koji nije obuhvaćen važećom izjavom. U svrhu mirenja i arbitraže, sukladno Prilogu V. i VII. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, iz 1982., takva država ima pravo imenovati miritelje i arbitre koji se dodaju popisu navedenom u Prilogu V. članak 2. i Prilogu VII. članak 2. u svrhu rješavanja sporova proizašlih iz ove Konvencije.

5. A declaration made under paragraphs 3 and 4 shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit copies thereof to the States Parties.

Article 16

Relationship to other conventions and international agreements

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

Article 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 19 November 2007 until 18 November 2008 and shall thereafter remain open for accession.

- (a) States may express their consent to be bound by this Convention by:
 - (i) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (ii) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (iii) or accession.
- (b) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

Article 18

Entry into force

1. This Convention shall enter into force twelve months following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Convention has entered into force in accordance with paragraph 1.

5. Izjava dana prema stavcima 3 i 4. polaže se kod Glavnog tajnika, koji njezine prijepise dostavlja državama strankama.

Članak 16.

Odnos prema drugim konvencijama i međunarodnim ugovorima

Ništa u ovoj Konvenciji ne utječe na prava i obveze bilo koje države prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora, iz 1982. i prema običajnom međunarodnom pravu mora.

Članak 17.

Potpisivanje, ratifikacija, prihvata, odobrenje i pristup

1. Ova je Konvencija otvorena za potpisivanje u sjedištu Organizacije od 19. studenoga 2007. do 18. studenoga 2008., a zatim ostaje otvorena za pristup.

- (a) Države mogu izraziti pristanak da budu obvezane ovom Konvencijom:
 - (i) potpisivanjem bez rezerve ratifikacije, prihvata ili odobrenja; ili
 - (ii) potpisivanjem uz rezervu ratifikacije, prihvata ili odobrenja, nakon čega slijedi ratifikacija, prihvata ili odobrenje; ili
 - (iii) pristupom.
- (b) Ratifikacija, prihvata, odobrenje ili pristup obaviti će se polaganjem isprave s takvim učinkom kod Glavnog tajnika.

Članak 18.

Stupanje na snagu

1. Ova Konvencija stupa na snagu dvanaest mjeseci od dana kada ju deset država potpiše bez rezerve ratifikacije, prihvata ili odobrenja ili kod Glavnog tajnika položi isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu.

2. Za svaku državu koja ratificira, prihvati ili odobri ovu Konvenciju ili joj pristupi nakon što su ispunjeni uvjeti za stupanje na snagu iz stavka 1., Konvencija stupa na snagu tri mjeseca od dana kada je ta država položila odgovarajuću ispravu, ali ne prije nego što je Konvencija stupila na snagu sukladno stavku 1.

Article 19

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party at any time after the expiry of one year following the date on which this Convention comes into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, following its receipt by the Secretary-General.

Article 20

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary General.

2. The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and

(iv) other declarations and notifications received pursuant to this Convention;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States that have signed or acceded to this Convention.

3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy of the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretary-General of the United Nations, for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 21

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE IN NAIROBI this eighteenth day of May two thousand and seven.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

Članak 19

Otkazivanje

1. Država stranka može otkazati ovu Konvenciju u bilo koje vrijeme nakon proteka jedne godine od njezina stupanja na snagu za tu državu.

2. Otkazivanje se izvršava polaganjem isprave s takvim učinkom kod Glavnoga tajnika.

3. Otkaz počinje proizvoditi učinak nakon jedne godine od dana polaganja isprave o otkazu kod Glavnoga tajnika ili nakon proteka duljeg razdoblja, ako je navedeno u ispravi o otkazu.

Članak 20

Depozitar

1. Ova se Konvencija polaže kod Glavnoga tajnika.

2. Glavni tajnik:

(a) izvještava sve države koje su potpisale ovu Konvenciju ili su joj pristupile:

(i) o svakom novom potpisu ili polaganju isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu i njihovom datumu;

(ii) o datumu stupanja na snagu ove Konvencije;

(iii) o polaganju bilo koje isprave o otkazu ove Konvencije, zajedno s datumom polaganja i datumom kada otkaz počinje proizvoditi učinak; i

(iv) o drugim izjavama i notifikacijama danima na temelju ove Konvencije;

(b) dostavlja ovjerene prijepise ove Konvencije svim državama koje su je potpisale ili su joj pristupile.

3. Čim ova Konvencija stupi na snagu, Glavni tajnik će dostaviti njezin ovjereni prijepis Glavnom tajniku Ujedinjenih naroda radi registracije i objavljivanja sukladno članku 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

Članak 21

Jezici

Ovaj je Konvencija sastavljena u jednom izvornom primjerku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, a svaki je tekst jednako vjerodostojan.

SASTAVLJENO U NAIROBIJU osamnaestoga svibnja dvije tisuće i sedme.

U POTVRDU TOGA su dolje potpisani, valjano ovlašteni za tu svrhu od svojih vlada, potpisali ovu Konvenciju.

ANNEX

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN
RESPECT OF LIABILITY FOR
THE REMOVAL OF WRECKS**

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International
Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Name of Ship	Gross tonnage	Distinctive number of letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of
insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the
Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security.....

Duration of Security.....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name.....

Address.....

.....

 This certificate is valid until.....

 Issued or certified by the Government of.....

 (Full designation of the State)

 OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article12,
paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of.....

(full designation of the State) by.....(name of institution or organization)

At..... On.....

 (Place)

 (Date)

.....
 (Signature and Title of issuing or certifying official)

PRILOG

**SVJEDODŽBA O OSIGURANJU ILI DRUGOM FINANCIJSKOM
JAMSTVU U SVEZI ODGOVORNOSTI
ZA UKLANJANJE PODRTINA**

Izdano u skladu s odredbama članka 12. Međunarodne konvencije o uklanjanju podrtina, Nairobi 2007.

Ime broda	Bruto tonaža	Broj ili slova za raspoznavanje	IMO identifikacijski broj broda	Luka upisa	Ime i puna adresa glavnog poslovnog sjedišta upisanog vlasnika

Ovim se potvrđuje da je za gore navedeni brod na snazi polica osiguranja ili drugo financijsko jamstvo kako zahtijeva članak 12. Međunarodne konvencije o uklanjanju podrtina, Nairobi 2007.

Vrsta jamstva.....

Trajanje jamstva.....

Ime i adresa osiguratelja i/ili (jamaca)

Ime.....

Adresa.....

.....
Ova svjedodžba vrijedi do.....

Izdala ili ovjerila Vlada.....

.....
(puni naziv države)

ILI

Sljedeći tekst će se koristiti kada država primjenjuje stavak 3. članak 12.

Ovu je svjedodžbu, prema ovlaštenju Vlade.....

(puni naziv države), izdala.....(naziv priznate institucije ili organizacije)

U..... Dana.....

(Mjesto)

(Datum)

.....
(Potpis i funkcija službenika za izdavanje i ovjeru)

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

Objašnjenja

1. Uz naziv države može se, po želji, navesti naziv nadležnog tijela države koja je izdala svjedodžbu.
2. Ako ukupni iznos jamstva dolazi iz više izvora, treba pojedinačno navesti iznos svakoga od njih.
3. Ako je jamstvo dano u više oblika, treba ih nabrojiti.
4. U rubrici "Trajanje jamstva" mora se navesti datum kada takvo jamstvo počinje proizvoditi učinak.
5. U rubrici "Adresa" osiguratelja i/ili jamca (jamaca) mora se navesti glavno poslovno sjedište osiguratelja i/ili jamca (jamaca). Ako je prikladno, navest će se poslovno sjedište gdje je osiguranje ili drugo jamstvo izdano.

Prijevod:

Vlatka Živojnović

Jadranski zavod HAZU

doc. dr. sc. Ranka Petrinović

Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu

dr. sc. Vesna Skorupan Wolff

Jadranski zavod HAZU

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA

OSIGURANA SVOTA I UGOVORENA VRIJEDNOST OSIGURANOG PREDMETA

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: Revt-61/02-2 od 4. prosinca 2003.

Vijeće: Miroslava Vekić, kao predsjednica vijeća, Damir Mratović, Ljubica Munić, mr. sc. Olga Jelčić i Davorka Lukanović-Ivanišević, kao članovi vijeća

Ako nije drugačije izričito ugovoreno, osigurana svota ne predstavlja ujedno i ugovorenu vrijednost osiguranog predmeta. Ako je osigurana svota veća od ugovorene, odnosno stvarne vrijednosti potonule brodice kao osiguranog predmeta, osiguratelj je dužan naknaditi samo stvarnu vrijednost osiguranog predmeta. Kao stvarna vrijednost osiguranog predmeta uzima se njegova tržišna vrijednost na početku osiguranja.

Predmet spora je zahtjev za naknadu štete iz ugovora o pomorskom osiguranju. Između stranaka je nesporno da je tužitelju 1995. godine nastala šteta potonućem njegovog glisera T. B. pri plovidbi od V. D. u pravcu K., i da je taj gliser bio osiguran kod tuženika policom osiguranja iz 1994. godine.

Presudom suda prvog stupnja, Trgovačkog suda u Splitu broj P-637/96 od 28. studenog 1996. godine naloženo je tuženiku da isplati tužitelju iznos od 80.000,00 DEM u protuvrijednosti kuna prema srednjem tečaju NBH na dan isplate s kamatama koje se plaćaju na devizne štedne uloge te valute po viđenju, a koja teče od 18. rujna 1995. godine do isplate. S preostalim dijelom tužbenog zahtjeva za isplatu iznosa od daljnjih 50.000,00 DEM tužitelj je odbijen. Tužitelju je dosuđen parnični trošak u iznosu od 9.002,40 kn. Protiv prvostupanjske presude žalbu su uložili tužitelj i tuženik. Presudom Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske broj Pž-779/97 od 24. studenog 1998. godine odbijene su žalbe tužitelja i tuženika kao neosnovane i potvrđena je prvostupanjska presuda.

Protiv drugostupanjske presude reviziju su izjavile obje stranke. Tužitelj pobija drugostupanjsku presudu zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka i pogrešne primjene materijalnog prava, a tuženik zbog pogrešne primjene materijalnog prava i predlaže da se presuda preinači u smislu njihovih navoda u reviziji, a podredno tužitelj predlaže i da se prvostupanjska i drugostupanjska presuda ukine i predmet vrati na ponovno suđenje.

Tuženik nije odgovorio na reviziju tužitelja, a tužitelj je u svom odgovoru na reviziju tuženika osporio njene navode i predložio da se odbaci ili odbije. Državno odvjetništvo Republike Hrvatske nije se izjasnilo o revizijama stranaka.

Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučio je da revizije tužitelja i tuženika nisu osnovane.

Ocijenio je da tuženik neosnovano navodi u reviziji da je sud pogrešno primijenio materijalnopravne odredbe Pomorskog zakonika i Pravila za osiguranje brodica, kad je tužbeni zahtjev prihvatio, jer smatra da nije nastupio osigurani slučaj. Suprotno tome, u dokaznom postupku raspravljene su sve okolnosti za utvrđivanje uzroka i visine štete i drugostupanjski sud je sve izvedene dokaze vrlo savjesno i iscrpno ocijenio i obrazložio i dao logične i uvjerljive razloge za svoju odluku.

Izveden je dokaz vještačenjem po vještaku za pomorstvo N. Z., dipl. ing. pomorskog prometa kapetanu duge plovidbe. Isključena je mogućnost potonuća brodice zbog istrošenosti i dotrajalosti, kao i zbog nepažnje pri rukovanju brodicom. Vještak u svom nalazu i mišljenju dopušta mogućnost potonuća brodice na način kako su to opisali neposredni očevidci, koje je sud saslušao i poklonio im vjeru, te dao opširne razloge na čemu temelji svoj zaključak o istinitosti njihovih iskaza i potpunog vjerodostojnosti opisanog događaja.

Utvrđeno je da se radi o potonuću brodice izazvanom plovidbenom nezgodom, oštećenjem pramčanog podvodnog dijela trupa brodice, nastalog uslijed udara pri plovidbi u drveni željeznički prag ili drugi takav sličan predmet, koji svojom nazočnošću u moru predstavlja pomorsku opasnost, što je imalo za posljedicu oštećenje i potonuće tužiteljeve brodice.

Utvrđeno je da je ostvaren pomorski rizik pokriven policom osiguranja, pa su nižestupanjski sudovi priznali tužitelju pravo na naknadu iz osiguranja, što je u skladu s odredbom čl. 697., čl. 717. st. 1., čl. 719. st. 1. toč. 1. i čl. 733. st. 1. Pomorskog zakonika ("Narodne novine", broj 17/94, 74/94 i 43/96 – dalje PZ), kao i s Pravilima osiguranja (čl. 2. toč. 1.) koja su sastavni dio police, odnosno ugovora o osiguranju. Iz navedenih razloga revizija tuženika ocijenjena je kao neosnovana.

Tužitelj u reviziji ističe da je drugostupanjski sud učinio bitnu povredu odredaba parničnog postupka utvrdivši visinu naknade štete u iznosu od 80.000,00 DEM, što je u suprotnosti sa sadržajem navedene police osiguranja koja glasi na 130.000,00 DEM, a ujedno u tome vidi i pogrešnu primjenu materijalnog prava s obzirom da se radi o potpunom gubitku osigurane brodice.

U obrazloženju presude Vrhovni sud Republike Hrvatske zaključuje da tužitelj ne razlikuje ugovorenu svotu osiguranja i ugovorenu vrijednost osiguranog predmeta. Naime, u smislu odredbe čl. 709. st. 2. PZ, ako nije drugačije izričito ugovoreno, osigurana svota ne predstavlja ujedno i ugovorenu vrijednost osiguranog predmeta. Iz sadržaja police osiguranja proizlazi da osigurana svota iznosi 130.000,00 DEM. Stvarna vrijednost brodice nije označena u polici, a i ne mora biti označena u smislu

odredbe čl. 708. st. 3. PZ. Kako stvarna vrijednost nije bila ugovorena niti označena u polici, nižestupanjski sudovi su pravilno utvrdili tu vrijednost vještačenjem, pa proizlazi da je osigurana svota veća od stvarne vrijednosti brodice.

Prema odredbi čl. 710. PZ ako je osigurana svota veća od stvarne vrijednosti, osiguravatelj je dužan naknaditi stvarnu vrijednost osiguranog predmeta. Kao stvarna vrijednost osiguranog predmeta, prema odredbi čl. 708. st. 2. PZ, uzima se njegova tržišna vrijednost na početku osiguranja, koja je u konkretnom slučaju i utvrđena vještačenjem u iznosu od 80.000,00 DEM.

Vrhovni sud Republike Hrvatske je ocijenio da su nižestupanjski sudovi na utvrđeno činjenično stanje pravilno primijenili materijalno pravo kad su preko iznosa od 80.000,00 DEM tužbeni zahtjev odbili.

Budući da se pobijane presude nižestupanjskih sudova temelje na pravilnoj primjeni materijalnog prava, a nije ostvarena ni bitna povreda odredaba parničnog postupka na koju se poziva tužitelj u svojoj reviziji, kao ni bitna povreda iz čl. 354. st. 2. toč. 10. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", broj 53/91 i 91/92) na koju revizijski sud pazi po službenoj dužnosti, Vrhovni sud Republike Hrvatske odbio je revizije obiju stranaka kao neosnovane temeljem odredbe čl. 393. ZPP.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstveni suradnik
Jadranski zavod HAZU

Summary:

*AMOUNT INSURED AND AGREED VALUE OF THE SUBJECT
MATTER INSURED*

Unless otherwise expressly provided the amount insured shall not be deemed at the same time the agreed value of the subject matter insured. Should the amount insured exceed the agreed or real value of the subject matter insured, only the agreed or real value, as the case may be, shall be taken into account in the settlement of the claim.

OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU KOJU BRODICA REGISTRIRANA ZA ŠPORT I RAZONODU NANESE TREĆIM OSOBAMA

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Rješenje broj: Rev 2144/00-2 od 18. prosinca 2003.

Vijeće: dr. sc. Ivo Grbin kao predsjednik vijeća, Miroslava Vekić,

Damir Mratović, Ljubica Munić i mr.sc. Olga Jelčić, kao članovi vijeća

Vlasnik brodice na motorni pogon registrirane za šport i razonodu, upisane u očevidnik brodica dužan je osigurati se od odgovornosti za štetu koju brodica može nanijeti trećim osobama zbog tjelesne ozljede, oštećenja zdravlja ili smrti. Osobe koje se prevoze brodicom na motorni pogon ne smatraju se trećim osobama u smislu Zakona o osiguranju.

Predmet spora je zahtjev za naknadu štete nastale u štetnom događaju koji se dogodio dana 7. rujna 1997. godine prvotužiteljici koja je sjedila na gumenoj napravi u obliku banane i koja je užetom bila privezana za brodicu (gliser) vlasništvo drugo tuženika.

Presudom suda prvog stupnja je presuđeno:

I. Prvotuženik C. o. d.d. F. R. dužan je isplatiti prvotužiteljici iznos od 6.000,00 kn sa zakonskom zateznom kamatom počevši od dana presuđenja, tj. od 23. prosinca 1998. godine, pa do isplate, u roku od 15 dana.

II. Drugotuženik F. d.o.o. K. dužan je isplatiti prvotužiteljici iznos od 40.000,00 kn sa zakonskom zateznom kamatom počevši od dana presuđenja, tj. od 23. prosinca 1998. godine, pa do isplate, u roku od 15 dana.

III. Drugotuženik dužan je isplatiti drugotužiteljici na ime naknade materijalne štete iznos od 5.819,52 kn sa zakonskom zateznom kamatom koja na iznos od 102,00 kn teče počevši od 1. listopada 1997. godine, i na iznos od 5.717,52 kn počevši od dana presuđenja tj. 23. prosinca 1998. godine, pa sve do isplate, sve u roku od 15 dana.

IV. Prvo i drugo tužiteljice dužne su isplatiti prvotuženiku troškove parničnog postupka u iznosu od 7.832,40 kn u roku od 15 dana.

V. Drugotuženik je dužan isplatiti tužiteljicama trošak parničnog postupka u iznosu od 9.392,52 kn u roku od 15 dana.

VI. U preostalom dijelu tužbeni zahtjev tužiteljica prema prvotuženiku u iznosu od 113.146,00 kn i prema drugotuženiku u iznosu od 73.326,48 kn su odbijeni.

Stranke u sporu uložile su žalbu protiv prvostupanjske presude.

Presudom suda drugog stupnja je presuđeno:

I. Djelomično je prihvaćena žalba mlljt. tužiteljice B. B. protiv odluke o glavnoj stvari te žalba tužiteljica i tuženika protiv odluke o parničnom trošku, pa su preinačene presuda Općinskog suda u Labinu br. P-219/97-39 od 23. prosinca 1998. i odlučeno:

Tuženik F. d.o.o. K. dužan je naknaditi štetu maloljetnoj tužiteljici B. B. iz L., isplatom iznosa od 45.000,00 kn (četrdesetpettisuća kuna) zajedno sa zakonskom zateznom kamatom koja teče od presuđenja 28. prosinca 1998. do isplate, u roku od 15 dana.

Tuženik F. d.o.o. K. dužan je nadoknaditi tužiteljicama parnični trošak u iznosu od 4.665,00 kn, u roku od 15 dana, dok se u preostalom dijelu u visini od 4.727,00 kn odbija zahtjev tužiteljica.

Tužiteljice su dužne nadoknaditi tuženiku C. o. d.d. Z. – F. R. parnični trošak u iznosu od 3.611,00 kn, u roku od 15 dana, dok je u preostalom dijelu u visini od 4.221,00 kn odbijen tuženikov zahtjev.

II. U preostalom pobijanom dijelu, odbijanjem žalbi tužiteljica i tuženika F. d.o.o. K., potvrđena je pobijana prvostupanjaska presuda (u točkama III. i IV.).

III. Tuženik F. d.o.o. K. dužan je tužiteljicama nadoknaditi i trošak drugostupanskog postupka u iznosu od 126,00 kn, u roku od 15 dana.

Protiv pravomoćne drugostupajnske presude reviziju su izjavili prvotužiteljica i drugotuženik.

Tužiteljica pobija drugostupajnsku presudu u dijelu kojim je prvotužiteljica odbijena s tužbenim zahtjevom u iznosu od 113.146,00 kn u odnosu na prvotuženika i s dijelom tužbenog zahtjeva u iznosu od 73.326,48 kn u odnosu na drugotuženika zbog pogrešne primjene materijalnog prava. Predložila je da se reviziju prihvati i preinači drugostupajnsku presudu u smislu navoda revizije uz nadoknadu parničnih troškova.

Drugotuženik pobija drugostupajnsku presudu u dijelu kojim je prihvaćen tužbeni zahtjev u odnosu na njega i kojim je odbijen tužbeni zahtjev u odnosu na prvotuženika zbog pogrešne primjene materijalnog prava. Predložio je da se nižestupajnske presude u pobijanom dijelu preinače i obveže prvotuženika da solidarno podmiri štetu iz predmetnog štetnog događaja.

Odgovor na reviziju nije podnesen, a nadležni državni odvjetnik nije se izjasnio o revizijama stranaka.

Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučio je da je revizija prvotužiteljice osnovana u odnosu na prvotuženika, a nedopuštena u odnosu na drugotuženika. Revizija drugotuženika nije dopuštena. Djelomično je prihvaćena revizija prvotužiteljice mldb. B. B., te ukinute presude Županijskog suda u Puli od 8. svibnja 2000. godine, br. Gž 2596/99-2 i Općinskog suda u Labinu od 23. prosinca 1998. godine, br. P 219/97-39 u odnosu na prvotuženika C. o. d.d. Z. - F. R. u dijelu kojim je prvotužiteljica odbijena s tužbenim zahtjevom u odnosu na navedenog tuženika u iznosu od 113.146,00 kn i u odluci o parničnom trošku u odnosu na istog tuženika, te predmet vraćen sudu prvog

stupnja na ponovno suđenje o ukinutom dijelu. Odluka o troškovima revizijskog postupka ostavljena je za konačnu odluku.

Odbačena je revizija prvotужiteljice u odnosu na drugotужenika i revizija drugotужenika kao nedopuštene.

U odnosu na revizije stranaka primijenjene su odredbe Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", broj 53/91, 91/92 i 112/99, dalje: ZPP) s obzirom na odredbu čl. 284. st. 5. važećeg Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", broj 117/03).

Revizija prvotужiteljice u odnosu na pobijani odbijajući dio drugostupanjske presude u odnosu na drugotужenika, kojim se pobija dio drugostupanjske presude u iznosu od 73.326,48 kn, nije dopuštena, a također nije dopuštena revizija drugotужenika u odnosu na dosuđujući dio drugostupanjske presude, budući da su pobijani dijelovi drugostupanjske presude ispod limita od 100.000,00 kn potrebnog za dopuštenost revizije. Novelirana odredba čl. 382. st. 2. ZPP primjenjuje se s obzirom na odredbu čl. 10. st. 3. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o parničnom postupku iz 1999. godine, budući da je drugostupanjska presuda donesena nakon stupanja na snagu navedenog zakona, tj. 8. svibnja 2000. godine, a za dopuštenost revizije potrebno je da vrijednost pobijanog dijela pravomoćne presude prelazi iznos od 100.000,00 kn.

U odnosu na pobijani dio drugostupanjske presude kojim je tužbeni zahtjev odbijen u odnosu na prvotужenika, drugotужeni kao suparničar nema pravnog interesa za izjavljivanje revizije s obzirom da su tuženici u ovom sporu obični suparničari – solidarni dužnici iz ugovora o osiguranju (čl. 200. ZPP), pa je iz tog razloga revizija drugotужenika u odnosu na odbijajući dio drugostupanjske presude u odnosu na prvotужenika nedopuštena.

Stoga je u odnosu na navedene pobijane dijelove drugostupanjske presude Vrhovni sud Republike Hrvatske reviziju prvotужiteljice i drugotужenika odbacio kao nedopuštene primjenom odredbe čl. 392. ZPP.

U odnosu na prvotужenika reviziju tužiteljice ocijenio je kao osnovanu, jer su nižestupanjski sudovi zbog pogrešnog pravnog pristupa propustili utvrditi je li tužiteljica s obzirom na policu obaveznog osiguranja sklopljenog između prvotужenika i drugotужenika bila treća osoba u vezi sa štetnim događajem koji se zbio dana 7. rujna 1997. godine. Naime, nižestupanjski sudovi su ocijenili da prvotужiteljica, koja je sjedila na gumenoj napravi u obliku banane i koja je užetom bila privezana za brodicu (gliser), vlasništvo drugotужenika, koja je na motorni pogon i registrirana za šport i razonodu, nije bila treća osoba. Pri tome su se sudovi nižeg stupnja pozvali na odredbu čl. 104. st. 1. i 2. Zakona o osiguranju ("Narodne novine", broj 46/97) u kojima je navedeno da je vlasnik, odnosno korisnik brodice na motorni pogon registrirane za šport i razonodu, upisane u očevidnik brodica, dužan osigurati se od odgovornosti za štete koju brodica može nanijeti trećim osobama zbog tjelesne ozljede, oštećenja

zdravlja ili smrti. Osobe koje se prevoze brodicom na motorni pogon iz st. 1. ovoga članka ne smatraju se trećim osobama u smislu ovoga Zakona.

Navedenim propisom nije regulirano tko se smatra trećom osobom, već Pomorski zakonik ("Narodne novine", broj 17/94, 74/94 i 43/96) u odredbama koje govore o ugovoru o pomorskom osiguranju u Glavi IV. odredbi čl. 697. st. 5. navodi da se pod trećim osobama prema ovoj Glavi Zakonika razumijevaju osobe koje nisu subjekti ugovora o osiguranju. Stoga je u smislu citirane odredbe trebalo utvrditi, a eventualno i utvrđivanjem sadržaja ugovora na koji se odnosi polica osiguranja, smatra li se prvotužiteljica u smislu Ugovora o pomorskom osiguranju trećom osobom s obzirom na način kako je vršen prijevoz prvotužiteljice i na sam štetni događaj.

Iz opisanih razloga Vrhovni sud Republike Hrvatske ukinuo je nižestupajnske presude u dijelu u kojem je odbijen tužbeni zahtjev u odnosu na prvotuženika i predmet vratio prvostupajnskom sudu na ponovno suđenje o ukinutom dijelu nižestupajnskih presuda.

U nastavku postupka prvostupajnski sud treba utvrditi sadržaj ugovora iz police osiguranja i radi li se o obaveznom osiguranju iz Ugovora o pomorskom osiguranju, te je li prvotužiteljica u smislu važećih propisa treća osoba kojoj pripada pravo na nadoknadu prouzročene štete od strane osiguravatelja drugotuženika.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstveni suradnik
Jadranski zavod HAZU

Summary:

*INSURANCE AGAINST LIABILITY FOR LOSSES CAUSED BY BOATS
REGISTERED FOR SPORT AND RECREATION TO THIRD PARTIES*

Owners of boats registered for sport and recreation, which are registered in the boat record book are obliged to take out insurance against liability for losses that may be caused to third parties as a result of personal injuries, health impairment or death. Persons carried by boats are not deemed to be third parties within the meaning of the Insurance Act.

NEMARNOST POSADE KAO OSIGURANI RIZIK

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: Revt 152/03-2 od 6. listopada 2004.

Vijeće: Jakob Miletić, kao predsjednik vijeća,
Katarina Buljan, Vjera Delić, dr. sc. Ivan Kaladić
i mr. sc. Andrija Eraković, kao članovi vijeća

Okolnost da posada broda nije održavala stalnu stražu u strojarnici prije potonuća broda ocijenjena je kao nemarnost posade u odnosu na rukovanje brodom. Prema pravilima za osiguranje pomorskih brodova nemarnost posade predstavlja osigurani rizik, pa ta okolnost ne isključuje obvezu osiguratelja.

Predmet spora je zahtjev za isplatu iznosa od 902.250,00 kn, kao naknade štete nastale potonućem broda. Vlasnik broda, kao tužitelj, tužbom zahtijeva isplatu naknade štete temeljem ugovora o osiguranju sklopljenog s tuženim dana 13. lipnja 1995. godine. Među strankama je sklopljen ugovor o osiguranju pomorskog broda K. za razdoblje od 2. lipnja 1995. do 1. lipnja 1996. godine, kojim je osiguran trup, motor i oprema broda na osiguranu svotu od ukupno 902.250,00 kn. Sastavni dio tog ugovora o osiguranju čine Pravila za osiguranje pomorskih brodova (dalje: Pravila). Prema čl. 2. st. 1. Pravila osiguranjem su pokriveni, uz ostale, i rizici plovidbene nezgode, kao što su potonuce (toč. 1.), posljedice skrivene mane i zamora materijala u trupu, strojeva i opreme (toč. 9.), te nemarnost zapovjednika, peljara i posade broda u odnosu na rukovanje brodom (toč. 18.).

U postupku pred nižestupanjskim sudovima (Trgovačkim sudom u Splitu i Visokim trgovačkim sudom Republike Hrvatske) utvrđeno je da je tužitelj bio vlasnik ribarskog broda – kočarice K. koji je dana 21. kolovoza 1995. godine potonuo, a nakon što je u strojarnicu broda prodrla voda. U travnju 1995. godine brod je bio na remontu, nakon čega mu je izdana privremena svjedodžba važeća do 28. rujna 1995. godine, a temeljem koje je brod bio sposoban za plovidbu. Dana 27. srpnja 1995. godine tužitelj je ishodio dozvolu za ribarenje tim brodom. Na brodu su bila ukrcana tri člana posade od kojih je jedan bio zapovjednik, drugi strojar, a treći kuhar. Neposredno prije nezgode posada broda nalazila se u salonu gdje su jeli, a kada su čuli čudni šum motora otišli su u strojarnicu i tamo zatekli puno vode (mora), te ugašen motor. Nakon toga brod je potonuo u roku od par minuta. Prema nalazu Pomorskog fakulteta u Rijeci uzrok prodora vode u strojarnicu broda je skrivena mana usisnog ventila ili cjevovoda, a uzrok potonuća broda je nečuvanje straže u strojarnici broda, kao propust posade.

Temeljem tako utvrđenog činjeničnog stanja Trgovački sud u Splitu presudom broj: P-378/99 od 22. srpnja 2002. godine, usvojio je tužbeni zahtjev i tuženog obvezao na isplatu tužitelju iznosa od 902.250,00 kn sa zakonskom zateznom kamatom počevši od 15. studenoga 1995. godine do isplate, te parničnog troška od 182.019,75 kn. Protiv presude suda prvog stupnja žalbu je uložio tuženik. Presudom Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, broj: Pž-344/03 od 20. svibnja 2003. godine žalba je odbijena i potvrđena je prvostupanjska presuda.

Protiv drugostupanjske pravomoćne presude tuženi je izjavio reviziju pobijajući je iz svih revizijskih razloga (čl. 385. st. 1. toč. 1-3. Zakona o parničnom postupku – “Narodne novine”, broj: 53/91, 91/92 i 112/99 – dalje: ZPP), predloživši njeno preinačenje odbijanjem tužbenog zahtjeva. Tužitelj je odgovorio na reviziju tužene predloživši njeno odbijanje. Državni odvjetnik Republike Hrvatske nije se izjasnio o reviziji.

Vrhovni sud Republike Hrvatske reviziju je odbio kao neosnovanu. Istaknuo je da osim paušalnog pozivanja na revizijski razlog bitne povrede određaba parničnog postupka revident konkretno ne navodi u čemu bi se sastojala ta povreda. Ispitujući pobijanu presudu Vrhovni sud Republike Hrvatske nije našao da bi bila počinjena bitna povreda određaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. toč. 10. ZPP-a na koju temeljem odredbe čl. 386. ZPP-a taj sud pazi po službenoj dužnosti. Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da ne postoji ni revizijski razlog pogrešne primjene materijalnog prava.

Nesporna je činjenica da 30-40 minuta prije potonuća broda u strojarnici nije održavana stalna straža, a to je bila obveza posade. Svrha čuvanja stalne straže u strojarnici jest da se na vrijeme mogu uočiti i otkloniti izvanredne okolnosti u koje svakako spada i prodor vode u strojarnicu kroz usisni ventil ili cijev. Takav propust imao je za posljedicu potonuća broda (posada je prekasno uočila prodor vode u strojarnicu). Zbog toga je nužan zaključak da je upravo nemarnost posade u rukovanju brodom dovela do nastanka štetnog događaja, a to je osigurani rizik u smislu čl. 2. st. 1. toč. 18. Pravila.

Svjedodžba o sposobnosti za plovidbu izdana od Hrvatskog registra brodova 28. travnja 1995. godine govori u pravcu toga da je brod bio pregledan i ocijenjen ispravnim i sposoban za plovidbu, pa su izvanredni prodor vode kroz usisni ventil, odnosno cjevovod, vještaci ocijenili skrivenom manom, a taj rizik je također obuhvaćen ugovorom o osiguranju u smislu čl. 2. st. 1. toč. 9. Pravila.

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da je za ovaj spor irelevantna činjenica da su svjedoci (članovi posade) mijenjali svoje iskaze glede uzroka potonuća broda i odustali od prethodnog mišljenja da bi uzrok potonuća broda bila njegova starost. Činjenica je da ove osobe niti imaju stručno znanje niti su kompetentne ocjenjivati uzrok nastanka nezgode, a to je isključivo u nadležnosti stručnjaka – vještaka, na čijem nalazu su nižestupanjski sudovi utemeljili svoje odluke. Kada se uzme u obzir

činjenica da je potonuće broda upravo posljedica nemarnog postupanja posade broda (propustili su stražariti u strojarnici zbog čega nisu na vrijeme uočili i zaustavili prodor vode u strojarnici), onda je potpuno razumljivo da su ovi svjedoci, nastojeći otkloniti odgovornost sa sebe, isticali starost broda kao uzrok njegovog potonuća.

Suprotno revizijskim navodima, uzročno posljedična veza između postojanja skrivene mane i nemarnog postupanja posade, a što je dovelo do potonuća broda, ocijenjena je u nalazu vještaka. Prema nalazu i mišljenju vještaka da je posada bila u strojarnici na vrijeme spriječio bi se prodor vode i time izbjeglo potonuće broda. Stoga je sve prigovore tužene u tom pravcu Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio kao neosnovane.

Svi ostali revizijski navodi tužene upiru na pogrešno utvrđeno činjenično stanje, a iz tih razloga izjavljivanje revizije nije dopušteno (čl. 385. st. 3. ZPP-a).

Zbog navedenog Vrhovni sud Republike Hrvatske temeljem odredbe čl. 393. ZPP-a odbio je reviziju kao neosnovanu.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstveni suradnik
Jadranski zavod HAZU

Summary:

NEGLIGENCE OF THE CREW AS AN INSURED RISK

The circumstance that the ship crew had not maintained the permanent guard duty in the engine room before the ship sank has been characterized as negligence of the crew in relation to the operation of the ship. In accordance with the rules for insurance of sea-going ships, negligence of the crew constitutes an insured risk, so this circumstance does not exclude the liability of the insurer.

IZVLAŠTENJE NA POMORSKOM DOBRU

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Rješenje broj: Rev 887/04-2 od 10. studenog 2004.

Vijeće: Katarina Buljan, kao predsjednica vijeća, Jakob Miletić, Vjera Delić, Gordana Matasić-Špoljarić i mr. Andrija Eraković, kao članovi vijeća

Ako nije pokrenut postupak izvlaštenja prema čl. 1038. Pomorskog zakonika¹ tužitelj u ostvarivanju svojih vlasničkih prava može u parnici ostvarivati naknadu za oduzeto zemljište.

Predmet spora je zahtjev tužiteljice kao vlasnice da joj tuženik P. L. Š. isplati naknadu za zemljište označeno kao kč.br. 3355/2 upisano u zk. ul. 31 k.o. Š. koje tuženik neovlašteno drži u posjedu i koristi od sredine 60-ih godina prošlog stoljeća, a to se zemljište nalazi unutar poslovnog kruga tuženika.

Nakon provedenog postupka Općinski sud u Šibeniku presudom br. P-88/00 od 2. svibnja 2002. odbio je tužbeni zahtjev da je tuženica dužna isplatiti tužiteljici iznos od 298.980,00 kn sa zakonskom zateznom kamatom koja teče od dana presuđenja do konačne isplate. Prvostupanjski sud je ocijenio da predmetno zemljište, bez obzira na to što je formalno uknjiženo kao vlasništvo tužiteljice, predstavlja pomorsko dobro te je kao opće dobro izvan prometa i na njemu tužiteljica ne može imati pravo vlasništva, niti iz tog osnova kao stvarnopravni ovlaštenik od tuženika tražiti isplatu utuženog iznosa. Odlukom o osnivanju L. u. Š. od 15. srpnja 1997. godine navedena čestica je uvrštena kao lučko područje. Republika Hrvatska ima vlast na pomorskom dobru, a vlasništvo na pomorskom dobru oduzima se u postupku izvlaštenja sukladno odredbi čl. 1038. Pomorskog zakonika ("Narodne novine", broj 17/94, 74/94, 43/96 – dalje: PZ). Protiv prvostupanjske presude tužiteljica je uložila žalbu.

Drugostupanjskom presudom potvrđena je presuda suda prvog stupnja kojom je odbijen tužbeni zahtjev. Protiv pravomoćne drugostupanjske presude reviziju je izjavila tužiteljica zbog pogrešne primjene materijalnog prava i predložila da revizijski sud prihvati reviziju, preinači pobijanu presudu i u cijelosti usvoji tužbeni zahtjev, a podredno da prihvati reviziju te ukine obje nižestupanjske presude i predmet vrati na ponovno suđenje te zatražila trošak revizije.

Tuženica nije odgovorila na reviziju, niti se Državno odvjetništvo Republike Hrvatske izjasnilo o podnesenoj reviziji.

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da je revizija osnovana. Ukinute su presuda Županijskog suda u Šibeniku od 29. rujna 2003. godine broj Gž-85/2003 i presuda Općinskog suda u Šibeniku od 2. svibnja 2002. godine broj P-88/00 i predmet vraćen istom sudu prvog stupnja na ponovno suđenje. O trošku revizijskog postupka odlučit će se konačnom odlukom.

¹ U ovoj sudskoj odluci primijenjen je Pomorski zakonik iz 1994. godine (Narodne novine br. 17/94, 74/94, 43/96).

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da ne postoji bitna povreda odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. toč. 10. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", broj 53/91, 91/92 i 112/99 – dalje: ZPP) na koju revizijski sud pazi po službenoj dužnosti primjenom odredbe čl. 386. ZPP-a.

Prema shvaćanju Vrhovnog suda Republike Hrvatske neosnovano revidentica ističe da predmetna čestica nije pomorsko dobro. Sporna nekretnina nalazi se unutar poslovnog kruga tuženika te se u smislu odredbe čl. 4. Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima ("Narodne novine", broj 19/74, 39/75, 17/77 i 18/81) kao i odredbi čl. 49. st. 2. Pomorskog zakonika ("Narodne novine", broj 17/94, 78/94) smatra pomorskim dobrom. Pomorsko dobro je opće dobro te u smislu odredbe čl. 3. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima ("Narodne novine", broj 91/96 i 73/2000 dalje: ZOVO) nije sposobno biti objektom prava vlasništva.

Ta činjenica, međutim, suprotno ocjeni nižestupanijskih sudova, ne priječi tužiteljicu da ostvari naknadu za oduzeto zemljište i to bilo u postupku za izvlaštenje sukladno odredbi čl. 1038. Pomorskog zakonika ukoliko je takav postupak pokrenut i proveden. Međutim, ukoliko postupak izvlaštenja nije pokrenut, tužiteljica, u ostvarenju svojih vlasničkih prava, može u redovnoj parnici ostvariti naknadu za oduzeto zemljište.

Vrhovni sud Republike Hrvatske u odluci je zaključio da zbog pogrešnog pravnog stava nižestupanijski sudovi nisu utvrdili je li u svezi s predmetnim zemljištem pokrenut postupak izvlaštenja, što je važna činjenica za donošenje odluke u ovoj pravnoj stvari. Tužiteljica bi imala pravo na isplatu naknade, ne samo u slučaju kada je proveden zakonom predviđen postupak za plaćanje naknade, već i u slučaju da je tužiteljici zemljište oduzeto bez zakonom predviđenog postupka.

Iz iznesenih razloga nije bilo uvjeta za preinačenje pobijane presude te je primjenom odredbe čl. 395. st. 2. ZPP Vrhovni sud Republike Hrvatske ukinuo obje nižestupanijske presude i predmet vratio sudu prvog stupnja na ponovno suđenje. Ukinuta je i odluka o trošku postupka, jer se ne zna uspjeh stranaka u sporu, a o trošku u povodu revizije odlučit će se konačnom odlukom. U nastavku postupka prvostupanijski sud treba utvrditi naznačene sporne činjenice te nakon toga donijeti novu zakonitu odluku.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstveni suradnik
Jadranski zavod HAZU

Summary:

EXPROPRIATION ON MARITIME DEMESNE

If an expropriation procedure has not been instituted pursuant to Article 1038 of the Maritime Code from 1994, in exercise of their ownership rights claimant may bring a lawsuit and obtain compensation for the expropriated ownership of the land.

STVARNA NADLEŽNOST U POSTUPKU ODREĐIVANJA PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODICE

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Rješenje broj: Gr1 397/06-2 od 7. siječnja 2007.

Sudac: Ivka Zlokić, kao sudac pojedinac

Za postupanje u predmetu koji se vodi po prijedlogu za određivanje privremene mjere kojom se traži zaustavljanje i zabrana raspolaganja brodicom nadležan je Općinski sud.

Pred Općinskim sudom u Puli predlagatelj osiguranja H. L. K. G. & CO K. G. A. A. P. je protiv protivnika osiguranja P. M. d.o.o. zatražio određivanje privremene mjere zaustavljanja i zabrane raspolaganja brodicom upisanom u očevidniku brodica Lučke kapetanije Pula. Općinski sud u Puli oglasio se nenadležnim rješenjem pod brojem Ovr-973/06 od 23. svibnja 2006. godine i nakon pravomoćnosti tog rješenja predmet ustupio Trgovačkom sudu u Rijeci kao stvarno nadležnom sudu. Trgovački sud u Rijeci nije prihvatio nadležnost, te je dopisom od 13. studenog 2006. godine pod brojem: IX/1-R1-179/2006-2 dostavio predmet Vrhovnom sudu Republike Hrvatske radi rješavanja sukoba nadležnosti.

Trgovački sud u Rijeci odbio je svoju nadležnost pozivom na odredbe čl. 841. st. 6., čl. 5. toč. 15. Pomorskog zakonika, kao i odredbu čl. 16. st. 2. Zakona o sudovima jer smatra da je za odlučivanje nadležan Općinski sud u Puli.

Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučio je da je za suđenje u ovom predmetu stvarno nadležan Općinski sud u Puli. Svoju odluku Vrhovni sud Republike Hrvatske obrazložio je činjenicom da je odredbom čl. 5. toč. 15. Pomorskog zakonika ("Narodne novine", broj: 181/04) propisano da je brodica plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 m ili ukupne snage porivnih strojeva veća od 5 KW, a odredbom čl. 841. st. 3. istog zakona propisano je da se ovrha i osiguranje na plovnom objektu koji se u smislu odredaba čl. 5. istog zakona ne smatra brodom provodi po Ovršnom zakonu. Nadalje stavkom 6. istog članka propisano je da ovrhu i osiguranje na brodu i teretu na brodu određuju i provode trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove. Iz izvatka očevidnika brodica Lučke kapetanije Pula razvidno je da je predmetni plovni objekt jedrilica s ugrađenim motorom Volvo. Iz toga proizlazi da se radi o brodici, a ne o brodu za čiju ovrhu i osiguranje bi bio nadležan trgovački sud.

Nadležnost općinskog suda za postupanje u ovom predmetu temelji se i na odredbi čl. 18. st. 2. Zakona o sudovima ("Narodne novine", broj: 150/05), kojom je propisano da općinski sudovi rješavaju u svim predmetima iz čl. 3. st. 2. navedenog zakona koji nisu stavljeni u djelokrug nekog drugog suda ili javnog bilježnika.

Iz navedenih razloga, temeljem odredbe čl. 23. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", broj: 53/91, 91/92, 112/99, 88/01 i 117/03) Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučio je da je za postupanje u ovom predmetu stvarno nadležan Općinski sud u Puli.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstveni suradnik
Jadranski zavod HAZU

Summary:

***SUBJECT MATTER JURISDICTION IN THE PROCEEDINGS FOR ORDER OF
PROVISIONAL MEASURE OF ARRESTING A BOAT***

The proceedings instituted upon proposal for order of provisional measure of arresting a boat fall within the competence of the Municipal Court.

ODLUKE STRANIH SUDOVA

POVREDA ČLANAKA 81. I 82. UGOVORA O OSNIVANJU EUROPSKE ZAJEDNICE ODREĐIVANJEM PREDATORSKIH CIJENA, UPOTREBOM BORBENIH BRODOVA TE ŠIRENJEM INFORMACIJA O INSOLVENTNOSTI TUŽITELJA

QUEEN' S BENCH DIVISION
(COMMERCIAL COURT)

Presuda od 10. travnja 2003.

ARKIN

v.

BOCHARD LINES LTD. AND OTHERS

Tužene linijske konferencije nisu zlouporabile vladajući položaj određivanjem cijena predatorske prirode i upotrebom borbenih brodova zbog toga što u njihovom postupanju u svezi s određivanjem cijena usluga linijskog prijevoza nije postojala namjera uklanjanja konkurenata s mjerodavnog tržišta. Nije bilo ni zlouporabe vladajućeg položaja širenjem informacija (glasina) o insolventnosti tužitelja jer u postupku nije utvrđeno da je bilo koja konferencija širila informacije o insolventnosti tužitelja, odnosno da je širenje takvih informacija koristila kao oružje u vozarinskom ratu s tužiteljem. Tužene linijske konferencije naplaćivale su jednake ili zajedničke vozarine i u nijednom od slučajeva koje je tužitelj naveo nisu prekršile uvjete potrebne za izuzimanje njihovih sporazuma, odluka i usklađenog djelovanja od primjene čl. 81. st. 1. Ugovora o osnivanju Europske zajednice (dalje: UEZ), pa tako ni određivanjem cijena predatorske prirode, upotrebom borbenih brodova i širenjem informacija o insolventnosti tužitelja, izostanak kojih je utvrđen i kod ispitivanja postojanja zlouporabe vladajućeg položaja, u smislu čl. 82. UEZ-a.

Tužitelj, gospodin Arkin, bio je manager brodarskog trgovačkog društva BCL Shipping Line Ltd. koje je pružalo usluge linijskog prijevoza na linijama između Izraela i sjevera kontinenta Europe te između istočne i zapadne obale Velike Britanije i Izraela. BCL je prevozio uglavnom kontejnere, ali se uz kontejnere često prevozio i rasuti teret.

Tuženici su svi članovi konferencija CONISCON I UKISCON koji su prije ulaska tužitelja na mjerodavno tržište,¹ u ožujku 1998. godine, jedini pružali redovite usluge prijevoza na tim linijama, tako što je CONISCON pružao usluge linijskog prijevoza na linijama između Izraela i sjevera kontinenta, a UKISCON između istočne i zapadne obale Velike Britanije i Izraela.

Godine 1990. na mjerodavno tržište ušao je još jedan prijevozni poduzetnik, Mediterranean Shipping Corporation (dalje: MSC) koji je u samo 6 mjeseci preuzeo 30% tržišnog udjela CONISCON-a.

Između 18. travnja 1991. godine i kraja rujna iste godine došlo je do žestokog vozarinskog rata između tužitelja, tuženika i MSC-a. Zbog drastičnog smanjenja vozarina tužitelj je ostao bez značajnog dijela prihoda, zbog čega je bio prisiljen povući se s mjerodavnog tržišta u kolovozu 1991. godine.

Tužitelj je u tužbi zatražio naknadu štete od tuženika zbog povrede UEZ-a, osobito njegovog članka 82., a podredno članka 81. tog Ugovora. Tužitelj je naveo kako su u razdoblju od 18. travnja do kraja rujna 1991. godine članovi konferencija CONISCON i UKISCON djelujući zajednički zauzeli vladajući položaj na mjerodavnom tržištu i zlorabovali taj položaj na tri načina: 1. politikom vozarina u okviru vozarinskog rata koja je uključivala i tzv. predatorske cijene (*predatory pricing*),² 2. upotrebom tzv. borbenih brodova (*fighting ships*)³ i 3. širenjem informacija o insolventnosti tužitelja i njegovom napuštanju mjerodavnog tržišta. U svezi s povredom čl. 81. UEZ-a tužitelj je naveo kako se tuženici, tijekom čitavog razdoblja obuhvaćenog tužbom, nisu bili ovlašteni koristiti skupnim izuzećem predviđenim člankom 3. Uredbe 4056/86⁴ te

1 Mjerodavno tržište ima dvije dimenzije: a) mjerodavno tržište proizvoda koje obuhvaća sve proizvode i/ili usluge koje potrošači smatraju međusobno zamjenjivim zbog njihovih obilježja, cijene i namjeravanog korištenja i b) mjerodavno zemljopisno tržište koje obuhvaća područje homogenih uvjeta tržišnog natjecanja na kojem su uvjeti tržišnog natjecanja isti za sve poduzetnike koji sudjeluju u ponudi i potražnji proizvoda i usluga i koje je različito od susjednih područja jer se uvjeti tržišnog natjecanja na tim područjima znatno razlikuju.

2 Predatorske cijene temelje se na pretpostavci da poduzetnik koji sustavno određuje cijene ispod razine koja osigurava povrat troškova, kratkoročnim žrtvovanjem dobiti monopolizira određeno tržište uklanjanjem s tržišta konkurenata koji nemaju dostatna financijska sredstva da "prežive" rat cijena. Poblize, Vedran Šoljan, *Vladajući položaj na tržištu i njegova zloropaba u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice*, Ibis grafika, Zagreb, 2004. god., str. 301.

3 Borbeni brod je brod koji se šalje u određenu luku kako bi stigao u isto ili približno vrijeme kad i konkurentski brod. Njegova je svrha pridobivanje kratelja različitim poticajima da svoj teret otpreme borbenim brodom, radije nego konkurentskim brodom. Financijski gubici borbenog broda razdijele se na nekoliko članova konferencije tako da svaki od njih gubi manje od neovisnog prijevoznika. Prema Konvenciji o kodeksu vladanja linijskih konferencija (čl. 18.) zabranjena je upotreba borbenih brodova u trgovinskoj razmjeni konferencije u svrhu isključenja, sprečavanja ili smanjenja konkurencije izbacivanjem brodarske linije koja nije članica konferencije iz navedene trgovinske razmjene.

4 Čl. 3. Uredbe 4056/86 predviđa izuzimanje od primjene pravila tržišnog natjecanja iz čl. 81. st. 1. UEZ-a onih sporazuma, odluka i usklađenog djelovanja prijevoznika koji se odnose na redovito obavljanje usluga prijevoza morem, pod slijedećim uvjetima: Sporazumi, odluke i usklađeno djelovanje svih ili pojedinih članova jedne ili više linijskih konferencija tim

su svojim sporazumima o cijenama, odlukama i usklađenim djelovanjem postupali protivno zabrani iz čl. 81.UEZ-a. Kao razlog nemogućnosti korištenja skupnim izuzećem od strane tuženika tužitelj navodi kako obje konferencije, osobito UKISCON nisu naplaćivale jednake ili zajedničke vozarine te su kršile ostale uvjete potrebne za primjenu odredbi o skupnom izuzeću određujući predatorske cijene, koristeći borbene brodove te šireći informacije o insolventnosti tužitelja.

Tužitelj smatra kako su mu je tuženici svojim postupcima nanijeli štetu jer je trpio gubitke za vrijeme i nakon utuženog razdoblja, sve do njegovog potpunog prestanka poslovanja, u svibnju 1992. godine. Tužitelj potražuje i naknadu izmakle dobiti počevši od svibnja 1992. godine za narednih deset godina, koju bi ostvario da, zbog nezakonitog postupanja tuženika, nije morao prestati s poslovanjem. Tužitelj smatra kako su tuženici namjerno povrijedili članke 81. i 82. UEZ-a s ciljem ostvarenja financijske koristi tužiteljevim isključenjem s mjerodavnog tržišta zbog čega je zatražio naknadu štete u iznosu od preko 80 milijuna US dolara.

U svezi s tužiteljevim navodima o njihovom kršenju članka 82. UEZ-a tuženici su istaknuli kako su oni ulaskom MSC-a na mjerodavno tržište izgubili vladajući položaj na tom tržištu, a čak i u slučaju da su ga zadržali oni nisu zlouporabili vladajući položaj te politikom određivanja cijena usluga linijskog prijevoza nisu imali namjeru uklanjanja ili narušavanja tržišnog natjecanja na mjerodavnom tržištu, već je njihov cilj bio poduzimanjem korektnih i proporcionalnih mjera sudjelovati u tržišnoj utakmici s BLC-om i MSC-om, spriječiti daljnji gubitak svog tržišnog udjela i vratiti izgubljene klijente. Oni su se također usprotivili tužiteljevim navodima o njihovoj upotrebi borbenih brodova i širenju informacija o insolventnosti tuženika i njegovom napuštanju mjerodavnog tržišta. U svezi s navodnim kršenjem čl. 81. UEZ-a, tuženici su naveli da su oni tijekom čitavog utuženog razdoblja naplaćivali jednake ili zajedničke vozarine te nisu prekršili odredbe Uredbe 4056/86 o uvjetima skupnog izuzeća pa su, sukladno tomu, uživali njegovu zaštitu. Tuženici smatraju da čak i u slučaju da je bilo povreda članaka 81. i 82. UEZ-a s njihove strane one nisu uzrok tužiteljevih gubitaka. Svi tužitelji gubici posljedica su isključivo njegovog postupanja koje tuženici smatraju iracionalnim. Naime, tuženici tvrde da je tužitelj već na početku utuženog razdoblja bio insolventan,⁵ ali se nastojao i dalje održati na mjerodavnom tržištu smanjujući

su člankom izuzeti od zabrane iz članka 81. st. 1. UEZ-a, ako ispunjavaju uvjet propisan člankom 4. Uredbe 4056/86, kad imaju za cilj određivanje vozarina i uvjeta prijevoza, i u pojedinim slučajevima, jedan ili više slijedećih ciljeva:

- (a) usklađivanje plovidbenog reda, vremena isplovljavanja ili pristajanja;
- (b) određivanje učestalosti isplovljavanja ili pristajanja;
- (c) usklađivanje ili raspoređivanje isplovljavanja ili pristajanja među članovima konferencije;
- (d) reguliranje korištenja prijevoznog kapaciteta pojedinog člana konferencije;
- (e) raspoređivanje tereta ili ukupnih prihoda među članovima konferencije.

5 Tuženici su kao obranu od tužiteljevih navoda o širenju glasina istaknuli prigovor postupanja suprotnog poslovnoj etici (*ex turpi causa*) jer je tužitelj, iako je bio insolventan već na početku razdoblja obuhvaćenog tužbom, nastavio normalno poslovati. Kako u postupku nije utvrđeno da su tuženici povrijedili čl. 82. UEZ-a širenjem glasina o

vozarine do razine koju tuženici nazivaju “samoubilačkom”, stvarajući na taj način nenadoknadive gubitke.

U ovom slučaju sporno je, kao prvo, jesu li tuženici prekršili odredbe članaka 81. i 82. UEZ-a, kao drugo, ako je došlo do povrede tih članaka, je li time tužitelju nanesena šteta i ima li on pravo na njezinu naknadu i u kojem opsegu.

U konkretnom slučaju, u svezi s povredom članaka 81. i 82. UEZ-a sud je zauzeo stav u vezi nekoliko pitanja važnih za tržišno natjecanje u pružanju usluga linijskog prijevoza morem:

1) Sud je u presudi utvrdio da je mjerodavno tržište u ovom predmetu tržište kontejnerskog prijevoza na svim linijama između Velike Britanije i Izraela i sjevera kontinenta i Izraela i da ono ne obuhvaća šire tržište prijevoza rasutog i zamrznutog tereta. Svoj stav sud temelji na činjenici što je strana potražnje (krcatelji) u ovom slučaju smatrala kontejnerski prijevoz puno boljim, pouzdanijim i učinkovitijim načinom prijevoza robe od rasutog prijevoza te u slučaju manjeg, dugoročnog povećanja tarifa za prijevoz kontejnerskog tereta ne bi došlo do značajnijeg premještanja potražnje s usluga kontejnerskog prijevoza na usluge rasutog prijevoza robe, što ukazuje na mali stupanj zamjenjivosti tih dviju vrsta usluga.⁶

2) Sud je zaključio da su tužene linijske konferencija imale zajednički vladajući položaj na mjerodavnom tržištu od travnja 1991. do kolovoza iste godine te su prema vani djelovale kao jedinstveno tijelo, što proizlazi iz njihove zajedničke politike prema konkurentima, održavanja zajedničkih sastanaka prijevozničkih linija članica obiju konferencija, razmjenjivanja podataka o zajedničkim konkurentima, stavljanjem na raspolaganje prijevoznog kapaciteta između linija članica konferencija, usklađivanja plovidbenog reda putem tonažnog centra smještenog u Londonu. Nadalje, određene linije bile su članice obiju konferencija, a u travnju 1992. godine došlo je i do formalnog spajanja tih dviju konferencija.

3) Stajalište je suda kako nije došlo do zlouporabe vladajućeg položaja od strane tuženih konferencija određivanjem predatorskih cijena, upotrebom borbenih brodova ili širenjem glasina. Sud je kod utvrđivanja predatorske prirode niskih cijena primijenio test analize proizvodnih troškova poduzetnika koji je Sud Europskih zajednica primijenio u predmetima *AKZO Chemie* i *Tetra Pak II*.⁷ Prema tom testu cijene ispod prosječnih varijabilnih⁸ troškova smatraju se zlouporabnima, dok se

tužiteljevoj insolventnosti, ovaj prigovor nije bio relevantan, ali se sud svejedno na njega osvrnuo smatrajući ga neosnovanim.

6 Taj kriterij predviđen je Smjernicama o definiciji mjerodavnog tržišta, Commission notice on the definition of the relevant market for the purposes of Community competition law, OJ C 372, 9.12.1997.

7 *AKZO Chemie BV v. Commission*, C-62/86, (1991) ECR, I-3359 i *Tetra Pak International SA v. Commission*, C-333/94, (1996) ECR, I-5951.

8 Fiksni troškovi su oni koji se ne mijenjaju s promjenama proizvodnje (primjerice, troškovi radne snage koji se ne mijenjaju s promjenama obima proizvodnje, amortizacija strojeva i proizvodne opreme, troškovi zajmova, izdanih obveznica i sl.), dok su varijabilni troškovi oni koji se mijenjaju s promjenama proizvodnje (troškovi

cijene iznad prosječnih varijabilnih troškova, ali ispod prosječnih ukupnih troškova također smatraju zlouporabnima, ali samo ako su određene s namjerom uklanjanje konkurenta. U konkretnom slučaju cijene usluga linijskog prijevoza, koje su tuženici naplaćivali, bile su iznad prosječnih varijabilnih troškova, ali ispod prosječnih ukupnih troškova pružanja usluga pa je tužitelj trebao dokazati i postojanje eliminacijske namjere na strani tuženika. Sud je utvrdio kako u ovom slučaju nije postojala namjera uklanjanja konkurenata s mjerodavnog tržišta na strani tuženika već je njihova politika određivanja cijena bila usmjerena isključivo na sprečavanje daljnjeg gubitka njihovih tržišnih udjela i vraćanja izgubljenih klijenata, te je zaključio kako u konkretnom slučaju tuženici nisu zlouporabili vladajući položaj određivanjem cijena predatorske prirode.

Nadalje, sud je odbacio tužiteljeve navode o tome da se tuženici zlouporabili vladajući položaj upotrebom borbenih brodova. Tužitelj nije podnio dokaze o zlouporabi vladajućeg položaja upotrebom borbenih brodova od strane tuženih konferencija u “tradicionalnom smislu”, na način da su tužene konferencije slale brod u određenu luku kako bi stigao u isto ili približno vrijeme kad i tužiteljev brod s ciljem pridobivanje krcatelja različitim poticajima da svoj teret otpreme njihovim brodom, radije nego tužiteljevim. Također, nije utvrđeno da su članovi tuženih linijskih konferencija nudili veći broj isplavljanja iz pojedine luke na mjerodavnom tržištu nego tužitelj, nastojeći pridobiti krcatelje u toj luci vozarinom koja je bila niža od njihove uobičajene tarife, s namjerom uklanjanja tužitelja s mjerodavnog tržišta. Takvo je postupanje u predmetu CMB⁹ kvalificirano kao upotreba borbenih brodova, iako se zapravo radi o mješovitom obliku zlouporabe vladajućeg položaja određivanjem predatorskih cijena i upotrebom borbenih brodova. Stav je suda kako ne strani tuženih konferencija prilikom određivanja izvanrednih i selektivnih vozarina nije postojala namjera uklanjanja tužitelja s mjerodavnog tržišta (što je navedeno i u obrazloženju odluke o određivanju predatorskih cijena). Štoviše, nema dokaza da je pojedini sustav selektivnih vozarina bio uspostavljen s obzirom na određenog krcatelja, robu ili luku, pa je sud zaključio da navodi tužitelja o zlouporabi vladajućeg položaja upotrebom borbenih brodova, u smislu odluke u predmetu CMB nisu osnovani.

Sud se složio s tužiteljevim navodima kako su od veljače 1991. godine pa nadalje među ljudima u prijevoznoj industriji vjerojatno kružile glasine o njegovoj financijskoj nestabilnosti koje su, između ostalih, širili i agenti i zaposlenici njegovih konkurenata, pa tako zasigurno i neki agenti i zaposlenici članova tuženih konferencija. Međutim, sud smatra kako u postupku nije dokazano da su te glasine potjecale od predstavnika tuženih linijskih konferencija i da je širenje glasina bila politika tuženih konferencija

radne snage koji se mijenjaju s promjenom obima proizvodnje, troškovi sirovina, pogonski troškovi strojeva i sl.). Ukupni troškovi su zbroj fiksnih i varijabilnih troškova.

9 CMB case, (2000) 4 C.M.L.R. 1076.

koja se koristila kao oružje u vozarinskom ratu te je zaključio da nije bilo zlouporabe vladajućeg položaja tuženih konferencija širenjem glasila.

4) U svezi s povredom čl. 81. st. 1. UEZ-a stav je suda kako su tužene linijske konferencije naplaćivale jednake ili zajedničke vozarine u smislu čl. 3. Uredbe 4056/86 kojim je regulirano skupno izuzeće za linijske konferencije i da tužene linijske konferencije u nijednom od slučajeva koje je tužitelj naveo¹⁰ nisu prekršile uvjete potrebne za izuzimanje njihovih sporazuma, odluka i usklađenog djelovanja od primjene čl. 81. st. 1. UEZ-a, pa tako ni određivanjem cijena predatorske prirode, upotrebom borbenih brodova i širenjem informacija o insolventnosti tužitelja, izostanak kojih je utvrđen i kod ispitivanja postojanja zlouporabe vladajućeg položaja, u smislu čl. 82. UEZ-a.

5) Iako nisu utvrđene povrede članaka 81. i 82. UEZ-a od strane tuženih, sud se osvrnuo i na pitanje postojanja uzročne veze između tužiteljevih financijskih gubitaka i postupaka tuženih linijskih konferencija, koje bi bilo relevantno u slučaju da su utvrđene povrede članaka 81. i 82. UEZ-a od strane tuženih. Stajalište suda je da su glavni razlozi nastanka tužiteljevih gubitaka njegov ostanak na mjerodavnom tržištu nakon 18. travnja 1991. godine i smanjenje vozarina ne neodrživo nisku razinu, a ne postupci tuženih konferencija, te da tužitelj u postupku nije uspio dokazati da su njegovi gubici prije i nakon napuštanja mjerodavnog tržišta prouzročeni povredom čl. 81. i 82. UEZ-a od strane tuženih linijskih konferencija u razdoblju obuhvaćenom tužbom.

(Lloyd' s Law Reports 2003, Vol.2., p.225)

Mr. sc.Božena Bulum, asistent
Jadranski zavod HAZU

¹⁰ Mjere čija je svrha smanjenje kapaciteta BCL i njegovih konkurenata, određivanje predatorskih cijena usluga, upotreba borbenih brodova, određivanje cijena koje ne pokrivaju troškove pružanja usluga, dogovaranje s MSC-om i konferencijski ugovor iz srpnja 1984. godine kojim je predviđena obveza za linije članice konferencije da urade sve što je u njihovoj moći radi natjecanja s linijama koje nisu članice konferencije, a koje započnu pružanje usluge obuhvaćene tim ugovorom, te propuštanje obveze objavljivanja selektivnih vozarina.

Summary:

*BREACH OF ARTICLES 81 AND 82 OF THE TREATY OF ROME BY REASON
OF PREDATORY PRICING, USE OF FIGHTING SHIPS AND SPREADING
RUMOURS ABOUT INSOLVENCY OF THE CLAIMANT*

The Conferences did not abuse their dominant position during the relevant period by reason of predatory pricing and use of fighting ships because their conduct in relation to price-setting was without eliminatory intent. Also, there wasn't any abuse of the Conferences' dominant position by spreading rumours about insolvency of the claimant because it has not been established that it was the policy of the conferences that such rumours should be circulated as a weapon in the rate war. The Conferences charged uniform or common rates and on none of the grounds upon the claimant is entitled to rely did the Conferences lose the protection of the block exemption, including the grounds of predatory pricing, use of fighting ships and spreading rumours about insolvency of the claimant.

MJESNA NADLEŽNOST ZA SUĐENJE U SPORU ZA NAKNADU ŠTETE ZBOG ISPLATE OSIGURANE SVOTE PO POLICI OSIGURANJA

QUEEN'S BENCH DIVISION
(COMMERCIAL COURT)

Presuda od 22. lipnja 2007.

SUNDERDLAND MARINE MUTUAL INSURANCE CO. LTD.

v.

WISEMAN (THE "SEAWARD QUEST")

U sporu za naknadu štete koju je pretrpio tužitelj uslijed isplate osigurane svote po polici osiguranja od nezgode, mjesno je nadležan škotski sud. Engleski sud kojem je tužitelj podnio tužbu za naknadu štete neprikladan je za tuženike. Nadležnost škotskog suda zasnovana je na odluci o obustavi postupka pred engleskim sudom temeljem načela "forum non conveniens".

Tužitelj "Sunderdland Marine Mutual Insurance Co. Ltd." je osiguravajuće društvo sa sjedištem u Engleskoj, specijalizirano za osiguranje ribarskih plovila. Prvotuženi je vlasnik i zapovjednik broda "Seaward Quest". Drugotuženi i trećetuženi su članovi posade broda, dok je trećetuženi i inženjer broda. Tuženici imaju prebivalište u Škotskoj.

Prvotuženi je osigurao brod kod tužitelja po polici osiguranja od nezgode. Polica osiguranja pokrivala je rizik nastanka štete na brodu u visini od 584,750 funti te se na nju primjenjuje englesko pravo.

Brod je potopljen 16. studenog 1994. godine 60 milja zapadno od Shetland-a¹, izvan teritorijalnih voda. Nakon potapanja plovila tužitelj je istražio štetan događaj te je uzeo pisane izjave članova posade broda i izjave svjedoka, a s ciljem utvrđivanja osnove isplate osigurane svote po polici osiguranja od nezgode. S namjerom prijevarnog ishoda isplate osigurane svote od strane tužitelja, tuženici su lažno iskazivali da je brod slučajno poplavljen i potopljen. Tužitelj je odluku o isplati osigurane svote po polici osiguranja temeljio na lažnim izjavama tuženika isplativši Škotskoj banci, kao hipotekaru broda, 518, 750 funti, a prvotuženom 66,000 funti.

Tijekom sudskog postupka stranke nisu dokazale u kojem je mjestu (Engleska ili Škotska) izvršena uplata iznosa naknade štete po polici osiguranja. Sud je pretpostavio da je isplata u korist Škotske banke izvršena u obliku bankovnog transfera ili naplatom čeka, dok je prvotuženi vjerojatno isplaćen naplatom čeka.

¹ Shetland – otočna skupina smještena blizu sjeverne obale Škotske

Nakon izvršene isplate tužitelj je pretpostavio da su se tuženici udružili i potopili brod otvaranjem sigurnosnih ventila, s ciljem naplate osigurane svote po polici osiguranja od nezgode. Prvotuženi je priznao počinjenje prijevorne radnje potapanja broda s ciljem isplate osigurane svote od strane osiguratelja. Drugotuženi i trećetuženi su zaniijekali uključenost u potapanje broda.

Tužitelj je pokrenuo parnični postupak u Engleskoj tražeći tužbenim zahtjevom povrat novca isplaćenog po osnovi police osiguranja zbog nezgode.

U tijeku postupka drugotuženi i trećetuženi istaknuli su prigovor nenadležnosti engleskog suda pozivajući se na odredbe Priloga 4. “Civil Jurisdiction and Judgements Act-a”² iz 1982. godine i CPR 6.19³. Tuženici su također podnijeli i prijedlog za odbacivanje tužbe pozivajući se na načelo “*forum non conveniens*”⁴.

Tužitelj se u odgovoru na zahtjeve tuženika pozvao na odredbe Priloga 4. “Civil Jurisdiction and Judgements Act-a”, odnosno pravilo 3c, koje propisuje da: “Fizička/pravna osoba koja ima prebivalište/sjedište u jednom dijelu Ujedinjenog kraljevstva može biti tužena u drugom dijelu Ujedinjenog kraljevstva u predmetima koji se odnose na kaznena djela pred sudovima gdje se štetni događaj dogodio”.

U predmetu je sporno da li je za provođenje parničnog postupka nadležan sud Engleske ili Škotske.

Tužitelj tvrdi da je nadležan sud Engleske. Drugotuženi i trećetuženi smatraju da engleski sud nije prikladan za suđenje u sporu te predlažu odbacivanje tužbe zbog nadležnosti škotskog suda. Tuženici također zahtijevaju da sud donese odluku o nenadležnosti engleskog suda i obustavi postupka pozivajući se na načelo “*forum non conveniens*”.

Da bi se utvrdilo koji od sudova je nadležan u postupku potrebno je odgovoriti na dva pitanja:

1. Primjenjuje li se načelo “*forum non conveniens*”?

Tužitelj tvrdi da se načelo ne primjenjuje. Tuženici tvrde da se primjenjuje.

Ukoliko bi sud utvrdio da su tuženici u pravu glede primjene načela “*forum non conveniens*” u danom predmetu, mora se pronaći odgovor na drugo pitanje.

2 Zakon o sudskoj nadležnosti i presudama u građanskopravnim stvarima donesen je od strane parlamenta Ujedinjenog kraljevstva s ciljem implementacije Briselske konvencije o nadležnosti i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (OJ L/299/32) iz 1968. godine u britansko pravo. Zakon normira pravne osnove za podjelu sudske nadležnosti između Engleske i Walesa, Sjeverne Irske i Škotske.

Prilog 4. istog Zakona normira nadležnost sudova Škotske, Engleske i Walesa te Sjeverne Irske u građanskim i trgovačkim predmetima u kojima tuženik ima prebivalište /sjedište u bilo kojim od dijelova Ujedinjenog kraljevstva.

3 Pravila građanskog postupka

4 Forum non conveniens, lat.- neprikladni forum. Doktrina “forum non conveniens” temelji se na diskrecijskom pravu većine common law sudova da odbace tužbu te obustave postupak u predmetima u kojima bi drugi sud bio prikladniji za parnične stranke.

2. Jesu li tuženici uvjerljivo dokazali da je Škotski sud prikladniji za suđenje u postupku?

Prilog 4. "Civil Jurisdiction and Judgements Act-a" iz 1982. godine sadrži pravna pravila o nadležnosti sudova u Ujedinjenom kraljevstvu.

Pravilom 1. Priloga 4., kao osnovnim pravilom prema kojem se nadležnost suda određuje sukladno sjedištu/prebivalištu tuženika, propisano je da: "Fizičke/pravne osobe s prebivalištem/sjedištem u jednom dijelu Ujedinjenog kraljevstva mogu biti tužene pred sudovima tog dijela Ujedinjenog kraljevstva".

Pravilo 2. prethodno navedenoga Priloga propisuje i posebnu nadležnost sudova:

"Fizička/pravna osoba sa sjedištem u jednom dijelu Ujedinjenog kraljevstva može biti tužena pred sudovima u nekom drugom dijelu Ujedinjenog kraljevstva samo temeljem pravnih pravila navedenih u točkama od 3 do 13".

Tužitelj se poziva je pravilo sadržano u odredbi točke 3. C Priloga 4. kojom je propisano da: "Fizička/pravna osoba koja ima prebivalište u jednom dijelu Ujedinjenog kraljevstva može biti tužena u drugom dijelu u predmetima koji se odnose na kaznena djela pred sudovima mjesta gdje se štetni događaj dogodio."

S obzirom na prethodno navedeno, sud je zauzeo stajalište da engleski sud nije nadležan u predmetu, ukoliko tužitelj ne može dokazati da je Engleska mjesto gdje se štetni događaj dogodio. Stav je suda da se značenje i učinak odredbi točke 3. C Priloga 4. može utvrditi kroz presude Europskog suda koje se odnose na tumačenja analognih odredbi Brisel/Lugano konvencije i Uredbe vijeća (EC) No. 44/2001 od 22. prosinca 2000. godine.

Sud se pozvao na predmet Bier protiv Mines Case 21/76 (1976) ECR 1735, u kojem Europski sud daje svoje tumačenje pojma "mjesto na kojem se dogodio štetni događaj", ne ograničavajući se na tumačenja predmetnog pojma u okvirima nacionalnih zakonodavstava.

Po mišljenju Europskog suda pojam "mjesto na kojem se dogodio štetni događaj", obuhvaća mjesto na kojem je nastala šteta te mjesto događaja koji je bio povod nastanka štete. Sukladno tome, tužitelj bi mogao podnijeti tužbu sudu koji bi bio nadležan za oba mjesta.

Nadalje, Europski sud je dao svoja tumačenja uzevši da je Bier1 "mjesto gdje se šteta dogodila", a Bier 2 "mjesto događaja koji je bio povod nastanka štete".

Prema stavu Europskog suda, Bier 1 "mjesto gdje se šteta dogodila", ne znači "mjesto gdje je šteta pretrpljena". U protivnom bi mjesto prebivališta/sjedišta tužitelja bio dostatan kriterij za zasnivanje nadležnosti suda.

Glede Bier 2 "mjesta događaja koji je bio povod nastanka štete" Europski sud je dao svoje pravno mišljenje. Ono se očituje u tome da definicije uzroka nastanka štete sadržane u nacionalnim zakonodavstvima nisu odlučne kod pitanja određivanje nadležnosti suda.

Stav je engleskog suda, pred kojim je postupak pokrenut, da je za utvrđivanje nadležnosti suda u ovom predmetu bitno “mjesto gdje se šteta dogodila” (tzv. Bier 1). Taj pojam odgovara mjestu isplate osigurane svote po polici osiguranja odnosno Škotskoj. Sud je također istaknuo da se “mjesto gdje se šteta dogodila” (tzv. Bier 1) ne smije izjednačiti s mjestom odakle se plaćanje obavljalo, mjestom u kojem se odluka o plaćanju donosi kao ni s mjestom u kojem je šteta nastala.

Tijekom postupka ni tužitelj niti tuženici nisu istaknuli neku od postupovnih ili drugih zakonskih prednosti nadležnosti jednog od sudova.

Relevantni čimbenici koji dodatno idu u korist određivanja nadležnosti škotskog suda u odnosu na engleski sud također su i praktične prirode (tuženici i većina svjedoka imaju prebivalište u Škotskoj, slabog su imovinskog stanja, i sl.).

Jedina je spona s Engleskom, po mišljenju suda, činjenica da je odluka o isplati neosnovanog zahtjeva donesena u Engleskoj. Sud je zauzeo stav da ta okolnost nije dostatna za zasnivanje nadležnosti engleskog suda.

(Lloyd’s Law Reports, Part 6 (2007) Vol. 2, p. 308)

Barbara Preložnjak, dipl.iur., znanstveni novak
Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Summary:

TERRITORIAL COMPETENCE FOR THE SETTLING OF DISPUTES ARISING FROM CLAIMS FOR COMPENSATION OF DAMAGE DUE TO PAYMENT OF THE SUM INSURED ACCORDING TO INSURANCE POLICY

The Scottish Court has the territorial competence over a dispute for compensation of damage to the plaintiff occurred at the time of his payment of the sum insured according to insurance policy.

The English Court, to which the plaintiff presented the claim for compensation of damage, is not convenient for the defendants. The competence of the Scottish Court is based on the decision of procedure abolition in front of the English Court on the basis of “forum non conveniens” principle.

PRIKAZI KNJIGA

Vesna Barić-Punda, Davorin Rudolf ml.

PRAVO MORA : dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2007., 954 str.

Vesna Barić-Punda, Davorin Rudolf ml.

RJEŠAVANJE SPOROVA U MEĐUNARODNOM PRAVU MORA :
dokumenti, sudska praksa, mišljenja znanstvenika, komentari
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2007., 393 str.

U izdanju Pravnoga fakulteta Sveučilišta u Splitu nedavno su pod gornjim naslovima objavljene dvije opsežne knjige dokumenata, sudske prakse, mišljenja znanstvenika i komentara. Njih ovdje valja prikazati napose.

*

Prva opsežnija knjiga nosi naslov: *Pravo mora*, i uz uvodni arak obuhvaća 954 stranice teksta. Podijeljena je u 22 dijela kako slijede: (1) Definicija prava mora; (2) Kodifikacija i izvori prava mora; (3) Suverenitet, suverena prava i jurisdikcija obalne države; (4) Unutarnje morske vode; (5) Arhipelaško more i arhipelaške države; (6) Teritorijalno more; (7) Ugovori o plovidbi Republike Hrvatske sa susjedima; (8) Ribolovno more Republike Hrvatske; (9) Širina i razgraničenje teritorijalnog mora; (10) Međunarodni tjesnaci; (11) Pravni status otoka; (12) Vanjski pojas; (13) Gospodarski pojas; (14) Epikontinentski pojas; (15) Otvoreno more; (16) Zatvorena ili poluzatvorena mora; (17) Prava neobalnih država; (18) Zona; (19) Zaštita i očuvanje morskog okoliša; (20) Zaštita živih morskih bogatstava; (21) Znanstveno istraživanje mora; te (22) Razvoj i prijenos morske tehnologije. Slijede neki prilozi i materijalno kazalo.

U okviru svakoga od tih dijelova knjige izloženi su odgovarajući propisi iz sveobuhvatnih međunarodnih instrumenata i to napose iz Ženevskih konvencija iz 1958. i Konvencije UN o pravu mora iz 1982. Slijede izvodi domaćih propisa iz Pomorskoga zakonika iz 1994. i onoga iz 2004. godine. Izlažu se i cjeloviti međunarodni instrumenti vezani uz odnosnu materiju.

Na početku pojedinih poglavlja daju se određenja nekih pojmova iz pera domaćih i stranih stručnjaka. Te su definicije i druga objašnjenja data s mjerom i ne opterećuju čitatelja. Gdje je bilo potrebno, pisci su izložili vlastita objašnjenja pojedinih instituta prava mora ili nekih spornih pitanja.

Knjiga je popraćena veoma korisnim geografskim kartama i crtežima. Iz njih su čitatelju vidljivi npr. sustavi razdvojene plovidbe u sjevernom i srednjem Jadranu, te napose slovenska posezanja za morskim prostorima koja su lišena valjane pravne osnove. Njih je izradio Hrvatski hidrografski institut u Splitu. U knjizi se izlažu i brojne tabele s podacima o ratifikaciji, pristupu i sukcesiji mnogostranih konvencija.

Sastavljači su uložili veliki trud u odabiru tekstova. Ugovorne tekstove koji su prije bili objavljeni valjalo je podvrgnuti redakciji kako bi se otklonile terminološke neujednačenosti i neadekvatni prijevodi.

Ali su za ovu priliku sastavljači po prvi put uspješno preveli na hrvatski jezik opsežne međunarodne instrumente, i to: Protokol o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja uslijed istraživanja i iskorištavanja epikontinentškoga pojasa i morskog dna i podzemlja iz 1994; Protokol o sprječavanju onečišćenja Sredozemnog mora prekograničnim prometom i odlaganjem opasnog otpada iz 1996; te Sporazum o očuvanju i gospodarenju pograničnim djeljivim i vrlo migratornim ribljim stokovima iz 1995. Preveli su i slovenske propise o ekološkom pojasu, epikontinentškom pojasu i vanjskom pojasu, te o slovenskom ribolovnom moru.

*

Druga knjiga nosi naslov: *Rješavanje sporova u međunarodnom pravu mora*, i uz uvodni arak obuhvaća 393 stranice teksta. Bilo je sasvim opravdano izdvojiti odgovarajuće propise iz materijalnih, i objaviti ih u zasebnoj knjizi.

Ta je knjiga podijeljena u dvanaest dijelova kako slijede: (1) Termini; (2) *Ius cogens*: mirno rješavanje sporova; (3) Sredstva i načini mirnog rješavanja sporova; (4) Međunarodni sud pravde; (5) Stalni arbitražni sud; (6) Sporovi o tumačenju ili primjeni Konvencije UN-a o pravu mora; (7) Međunarodni tribunal za pravo mora; (8) Konvencija UN-a o pravu mora: arbitraža; (9) Posebna arbitraža (prema toj Konvenciji); (10) Posebne odredbe o rješavanju sporova u Zoni i savjetodavna mišljenja (prema istoj Konvenciji); (11) Ostale odredbe iz te Konvencije vezane uz rješavanje sporova; te (12) Pregled nekih sudskih i arbitražnih presuda.

Slijede prilozi uz preslike nekih podnesaka parničnih strana pred Međunarodnim sudom i njegovih presuda na engleskom jeziku, kako bi se taj postupak približio čitatelju. I na koncu te knjige slijedi opsežno materijalno kazalo.

U okviru ove knjige izložene su odredbe iz Povelje UN, čitav Statut i Poslovnik Međunarodnoga suda, te u okviru njezinih odgovarajućih dijelova složene odredbe iz Dijela XV. Konvencije UN o pravu mora iz 1982. uz njezine priloge, napose Statut i Poslovnik Međunarodnoga tribunala za pravo mora.

Tek kroz tekst ove knjige čitatelj dobiva sliku o složenosti propisa o rješavanju sporova, napose onih o razgraničenjima morskih prostora koji su najznačajniji.

Pisci su se prihvatili iznimno zahtjevnoga posla i za ovu su knjigu po prvi put uz pomoć lektora uspješno preveli na hrvatski jezik Poslovnik Međunarodnoga suda u Haagu i Poslovnik Međunarodnog tribunala za pravo mora. O tome valja dati posebno objašnjenje.

U svojoj knjizi *Međunarodno pravosuđe* još iz 1948. godine, Juraj Andrassy sačinio je uglavnom korektan prijevod Statuta Međunarodnoga suda u Haagu. Sastavljači su u ovoj knjizi otklonili neke očite pogreške koje se ponavljaju, a koje su većinom počinili kasniji prevoditelji Povelje i toga Statuta kao njezina dijela. Ali se ni Andrassy u svoje vrijeme nije usudio prevesti Poslovnik toga Suda. Zadatak je veoma složen jer i neki termini vezani uz postupak još nisu korektno prevedeni na hrvatski jezik.

Naime prvi Statut Stalnoga suda međunarodne pravde iz 1920. i prvi njegov Poslovnik iz 1922, redigirani su na francuskom kao radnom jeziku. Svi kasniji tekstovi, uključujući i one Tribunala za pravo mora, proizašli su iz njih. Stoga je gotovo nemoguće te tekstove ispravno prevoditi samo s engleskoga originala, a bez njihove usporedbe s francuskim.

Naši su prevoditelji uz pomoć lektora savjesno uspoređivali odredbe Poslovnika Suda i Poslovnika Tribunala i davali su ujednačene prijevode svih odredbi koje su potpuno identične. Potom su preveli napose odredbe koje su u tim instrumentima različite ili nove. Također su ujednačili sve termine na hrvatskom jeziku.

Za razliku od presude, “*order*” tj. “*ordonnance*” koju Sud i Tribunal izdaju u tijeku postupka, preveden je kao “nalog” (a ne kao “zaključak”). “*Application*” tj. “*requête*”, dosljedno je svuda prevedena kao “tužba” (a ne kao “zahtjev”). U pismenom dijelu postupka tužitelj podnosi Sudu tj. Tribunalu “memoar”, a suprotna strana odgovara s “kontramemoarom”. Ako sudsko tijelo to dopusti, drugi par parničnih pisama naziva se “replika” i “duplika”. Valjalo je ujednačiti i druge izraze vezane uz postupak koje ovdje nećemo posebno navoditi.

Rezultat toga iznimnog napora je da imamo korektne prijevode na hrvatski jezik poslovnika i Suda i Tribunala, potpuno usuglašene s njihovim engleskim i francuskim originalima. U tome pogledu više ne bi trebalo biti zabune.¹

Svi ovi tekstovi, objavljeni na jednom mjestu u ovoj knjizi, ponajprije će biti korisni državnim organima u Hrvatskoj pri predlaganju postupaka za rješavanje sporova sa susjednim obalnih državama, napose sa Slovenijom.

1 Na isti bi način u nas trebalo ujednačiti prijevode npr. Opće deklaracije o ljudskim pravima iz 1948, Europske konvencije za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda iz 1950. s protokolima, Međunarodnoga pakta o građanskim i političkim pravima iz 1966, i ostalih sličnih propisa. To se odnosi i na prijevode četiriju Ženevskih konvencija o pravu mora iz 1958. i Konvencije UN o pravu mora iz 1982. Ali za razliku od tih pretežito materijalnih propisa, oni proceduralni i iz oblasti međunarodnoga kaznenog prava ne trpe sinonime i pjesničku slobodu u prevodenju. Hvale je vrijedno objavljivanje u 2005. godini opsežnoga izbora dokumenata iz Međunarodnog javnoga prava koji su priredili Davorin Lapaš i Trpimir M. Šošić. Ali Rimski statut Međunarodnoga kaznenog suda, objavljen u toj knjizi bez dubokih redakcijskih ispravaka, toliko je u njegovim ključnim odredbama manjkav da je čak opasan za upotrebu.

Za čitatelja će također biti veoma koristan pregled sudskih i arbitražnih presuda, napose o razgraničenjima morskih prostora. I taj je pregled popraćen korisnim geografskim kartama s utvrđenim crtama razgraničenja.

*

Sastavljači su u predgovoru prve knjige naveli da će taj izbor dokumenata, doktrinarnih mišljenja, komentara, te zemljovida i crteža, olakšati studentima temeljito proučavanje prava mora, međunarodnoga i internog, uz udžbenike i obveznu literaturu.

Ali te dvije knjige nadilaze tu namjenu. Svatko, a napose osobe koje odlučuju o pojedinim pitanjima prava mora, ima u okviru svakoga dijela iz tih knjiga izložene sve konvencijske i domaće propise o pojedinim institutima, npr. o unutrašnjim morskim vodama, ili o gospodarskom pojasu, ili o zaštiti i očuvanju živih morskih bogatstava. Uz to, iscrpna materijalna kazala na kraju svake knjige omogućuju brzo snalaženje u toj materiji i upućuju na te institute spomenute u drugim odgovarajućim propisima.

Stoga ove dvije knjige dokumenata i drugih priloga zaista nadopunjuju postojeće udžbenike iz prava mora i njihove dijelove o razgraničenjima morskih prostora. Tim udžbenicima i brojnim monografskim djelima iz te oblasti Hrvatska je kao mala zemlja iznimno bogata. Ali se to znanje uvijek ne koristi na najbolji način pri donošenju važnih političkih odluka.

Na koncu valja istaknuti da se ovim dvjema opsežnim i dragocjenim knjigama Split ponovo afirmira kao važno središte za pravo mora u Hrvatskoj, nakon prije objavljenih opsežnih djela akademika Davorina Rudolfa. I tu činjenicu valja napose pozdraviti. Jer istinski stručnjaci za neku oblast legitimiraju se jedino objavljenim djelima. Ako ih nemaju, oni i nesvjesno mogu počinuti više štete negoli korist.

Dr.sc.Vladimir-Đuro Degan

Membre de l'Institut de droit international,

Professor emeritus Sveučilišta u Rijeci,

Član suradnik Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

UPUTE AUTORIMA

Časopis Poredbeno pomorsko pravo (PPP) = Comparative Maritime Law objavljuje priloge iz područja pomorskog prava, međunarodnog prava mora, radnog prava pomoraca, prijevoznog prava, zaštite okoliša (s pravnog aspekta) i ostalih područja koja se uklapaju u navedeni okvir.

Časopis se izdaje u tiskanom obliku, a u elektroničkoj verziji se radovi objavljuju na portalu HRČAK - hrvatskom nacionalnom portalu znanstvenih i stručnih časopisa, uz odgodu od jednog broja/godišta časopisa.

Kriteriji i postupci rada Uredništva:

- Uredništvo prima isključivo neobjavljene radove. Radove prihvaćene za objavljivanje ili već objavljene u PPP autor smije objaviti u drugim publikacijama samo uz dopuštenje Uredništva, ali u tom slučaju samo uz jasnu naznaku o njihovu objavljivanju u PPP.
- Prilozi za kategoriju znanstvenih radova podliježu recenzentskom postupku i kategoriziraju se (izvorni znanstveni članak, prethodno priopćenje, pregledni članak, stručni članak). Po dva recenzenta za svaki rad bira Razred za društvene znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti na svojim redovitim sjednicama. Recenzije su anonimne, a recenzenti s autorima komuniciraju preko Uredništva. Ako recenzenti predlože izmjene, dopune i sl., kopije recenzija se šalju autoru na usvajanje.
- Za ostale priloge nije potrebna recenzija (prikazi domaće i strane sudske prakse, prijevodi međunarodnih unifikacijskih instrumenata, osvrti, izvješća sa znanstvenih i stručnih skupova, prikazi knjiga i časopisa, te druge vrijedne informacije koje izabere Uredništvo). Za te priloge Uredništvo obavlja redakciju.
- Primljeni radovi koji neće biti usklađeni s Pravilima za pripremu rukopisa bit će vraćeni autorima.
- Autor(i) kategoriziranih radova besplatno dobiva ukupno 10 separata, uz 1 primjerak časopisa.
- Objavljivanjem rada u časopisu Uredništvo zadržava pravo nad tiskanom i elektroničkom inačicom priloga, o čemu se prethodno traži suglasnost samog autora, ispunjavanjem obrasca *Dopuštenje za objavljivanje elektroničke inačice rada*.

Pravila za pripremu rukopisa:

- Svaki rukopis mora sadržavati slijedeće cjeline: naslov, podatke o autoru, sažetak (na jeziku teksta), ključne riječi (na jeziku teksta), tekst članka, popis literature;
na kraju: naslov (prijevod), sažetak (prijevod), ključne riječi (prijevod).
- Za **podatke o autoru** treba navesti: ime i prezime, akademsku titulu, zanimanje, email autora te točan naziv i sjedište ustanove u kojoj autor radi (te prijevod potrebnih pojmova).
- Za kategorizirane članke potrebno je dodati kratak i jasan **sažetak** (optimalni opseg sažetka je oko 250 riječi) te **ključne riječi**.
- **Jezik i pismo teksta**: Rad može biti napisan na hrvatskom jeziku ili na jednom od svjetskih jezika; i na latiničnom pismu.
- **Jezici sažetaka i ključnih riječi** su: hrvatski, engleski i na nekom drugom jeziku (ako se jezik članka razlikuje od navedenog).
- **Reference** u popisu literature na kraju rada (bibliografija) moraju biti u skladu s pravilima citiranja.

Primjeri:

članak u časopisu:

Prezime, Ime. Naslov članka. // Naziv časopisa. godište, broj (godina), str. od-do.

knjiga:

Prezime, Ime. Naslov. Broj izdanja. Grad izdavanja : Naziv izdavača, godina izd. ili:

Naslov / urednik. Mjesto izdavanja : Izdavač, godina.

www izvori:

Prezime, Ime. Naslov teksta. Naziv web izvora. Godina. URL: http://www.... (datum posjete stranici).

- **Formati priloga**: na el. mediju za PC (ne Macintosh), obrada teksta programom Word for Windows (.doc), uobičajeni slikovni formati (.jpg) za ilustracije

Način predaje radova:

- Ako se šalje elektroničkom poštom: kompletan rad se šalje u prilogu poruke, a posebno se prilažu kopije slikovnih priloga (ako postoje);
- Ako se šalje poštom (preporučena pošiljka): dva otisnuta primjerka s dvostrukim proredom + el. medij (CD, disketa i dr.)

Adrese za predaju radova:

**Jadranski zavod
Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti
Uredništvo “Poredbeno pomorsko pravo”
Frane Petrića 4
10000 Zagreb**

jz@hazu.hr

Uredništvo

